Haunebu

& The Final Battalion






BERSERKER
BOOKS

Vorwort

Unser erster Aufsatz über die deutschen Flugscheiben erschien 1983. Damals hatten wir uns lediglich die Aufgabe gestellt, so gut wie möglich zu beweisen, dass die seit nunmehr vier Jahrzehnten in allen Teilen der Welt beobachteten „UFOs“ nicht außerirdischen Ursprungs waren, wie die Internationalisten über ihre Weltmedien verbreiteten, sondern rein deutschen Ursprungs.
Allerdings mussten wir immer mehr feststellen, dass nicht nur – auch in deutsch bzw. national gebliebenen Kreisen – nicht nur annähernde Kenntnisse über diese deutschen Entwicklungen vor 1945 fehlten, sondern dass auch die sogenannte „UFO“-Thematik selbst, also die Ereignisse der letzten Jahrzehnte, weitgehend unbekannt geblieben waren. Ja, die Zusammenhänge wurden und werden zumeist süffisant belächelt und als Unsinn abgetan – ganz im Sinne der herrschenden Alliierten.
Um diesen beabsichtigten Effekt zu erzielen, wurde sogar die Besatzungspresse in der BRD einbezogen.

Aufgrund dieser Situation sahen wir uns nach und nach dazu verpflichtet, nicht nur den deutschen Ursprung Schritt für Schritt nachzuweisen, sondern auch über die weltweiten Flugscheibensichtungen (UFO-Beobachtungen) bis hin zu militärischen und sonstigen Ereignissen der letzten Jahrzehnte wesentlich ausführlicher zu berichten als zunächst geplant. Weil die Strategie des Deutschen Reiches so grandios ist und deshalb so unglaubwürdig erscheint, sahen wir uns zudem dazu genötigt, die Fakten mit Quellenmaterial und Dokumenten zu untermauern. Nur deshalb haben wir uns für dieses große DIN A4-Format entschieden.
Die politische Situation im besetzten Deutschland wäre nie so verheerend, so schädlich für das deutsche Volk gewesen, wenn es den Feinden nicht auch in diesem Sektor so meisterhaft gelungen wäre, die Bevölkerung zu belügen und zu täuschen. Auch der noch immer größtenteils mit Deutschen besetzte offizielle Apparat hätte sich nie für die herrschenden Besatzer – und damit gegen das eigene Volk – einsetzen lassen, wenn er erkannt hätte, dass er sich für die heutige ‚Kollaboration mit dem Feind‘ möglicherweise bald verantworten muss. Wir möchten an dieser Stelle unseren Lesern noch einmal für die vielen Einsendungen und Zeitungsberichte, teilweise aus allen Teilen der Welt – oft dankenswerterweise mit beigefügten Übersetzungen – danken. Ebenso für die vielen Briefe und Anregungen. Gleichzeitig bitten wir um Verständnis, wenn wir aufgrund von Arbeitsüberlastung nicht immer antworten konnten.

Wir hoffen, dass es uns mit dieser Veröffentlichung gelungen ist, das Wissen zu diesem schwierigen Thema zu vertiefen und zu festigen.

Adolf Hitler **an** Oberst H.U. Rudel am **19. April 1945:**

Das ist leicht für Sie zu sagen, ich versuche seit 1943 ununterbrochen Frieden zu schließen, aber die Alliierten wollen das nicht, sie verlangen von Anfang an eine bedingungslose Kapitulation. Mein persönliches Schicksal ist natürlich irrelevant, aber dass ich eine bedingungslose Kapitulation des deutschen Volkes nicht akzeptieren könnte, wird jedem vernünftigen Menschen klar sein. Auch jetzt stehen noch Verhandlungen an, aber ich glaube nicht mehr, dass sie erfolgreich sein werden. Deshalb müssen wir diese Krise um jeden Preis überwinden, damit uns entscheidende Waffen noch den Sieg bringen können.
Als Antwort auf Rudels Meinung, dass der Krieg zu diesem Zeitpunkt auf keiner Seite mehr erfolgreich beendet werden könne. Aus dem verbotenen Buch „Trotz dem“ von

Oberst Rudel . (1*)

Schon zu Beginn des Polenfeldzuges erklärte der Führer:

Und wenn der Feind ganz Deutschland überschwemmt, dann wird der Krieg von außen fortgesetzt, es wird keine Kapitulation geben. (2*, S . 16)
Dies bedeutet, dass für diesen schwerwiegenden Fall einer feindlichen Besetzung bereits vor Kriegsbeginn Vorbereitungen getroffen wurden, die sich in manchen Gebieten heute noch nachweisen lassen!

Der Stapellauf reichsdeutscher U-Boote vor 1945

Die überwiegende Mehrheit der U-Boot-Literatur des Zweiten Weltkriegs vermittelt den Eindruck, es habe keine entkommenen reichsdeutschen U-Boote gegeben, deren Verbleib auf alliierter Seite nicht bekannt, also offiziell so genannt wurde. Dies wurde auch seit 1945 von den Besatzungsmedien bei jeder passenden Gelegenheit lautstark behauptet. Demnach gab es keine U-Boote, die nach Übersee, in die Südsee, die Antarktis, nach Südamerika oder in die nordpolaren Gewässer geschickt werden konnten, und ebenso wenig ‚Flucht-U-Boote für Nazi-Promis'.

Doch Desinformation ist ein bis zur Perfektion geschliffenes politisches Instrument, das insbesondere seit 1945 im besetzten, geteilten und entrechteten Deutschland eingesetzt wird, um das deutsche Volk zu täuschen und es am Aufwachen zu hindern. Dies ist innerhalb dieser Gesamtprozesse nicht nur in Bezug auf Deutschland, national, sondern auch global zu verstehen. Mit anderen Worten: Diese Aktivitäten rund um das Reichsdeutschland nach 1945 werden vor der gesamten Weltbevölkerung mehr oder weniger effektiv verschleiert.

Es gibt sehr gute Gründe, warum die USA und vor allem Großbritannien seit nunmehr 43 Jahren den Großteil der reichsdeutschen U-Boot-Dokumente konfisziert und als GEHEIM gekennzeichnet und damit ihrem rechtmäßigen Eigentümer vorenthalten haben. Der Zweck dieser Geheimhaltung besteht darin, Rückschlüsse sowohl in Deutschland als auch weltweit zu verhindern, die für das Erkennen der wahren Weltlage nach 1945 von größter Bedeutung wären. Dabei ist zu beachten, dass sich die oben genannte Vorenthaltung von Akten nicht auf Marineakten allgemein bezieht, sondern nur auf U-Boot-Dokumente.

Das über 76 km Akten und Bücher umfassende Bundesarchiv in Koblenz besitzt mehrere Hundert Laufmeter allgemeine Marineakten des 2. Weltkrieges. Von den damals noch in den Kinderschuhen steckenden kaiserlichen U-Booten des 1. Weltkrieges sogar weit über 100 Laufmeter. Von der im Vergleich dazu enorm gewachsenen U-Bootwaffe des 2. Weltkrieges dagegen nur ganz bescheidene zwei Kubikmeter. In dem umfassenden Nachschlagewerk: 'Das Bundesarchiv und seine Bestände', Boldt-Verlag, Boppard a.R., wird diese Zurückbehaltungsmaßnahme der Alliierten im üblichen Kniefall vor den heutigen Besatzungsmachthabern formuliert: Akten und KTB (Kriegstagebücher) sämtlicher Kommandobehörden, Stäbe, Flottillen und U-Boote liegen noch bei der britischen Admiralität in London, Kriegstagebücher sind nur sehr wenige vorhanden.

und Logbücher einzelner Boote in der Library of Congress. Im Bundesarchiv sind nur wenige Kopien von KTB und technische Akten vorhanden.

Weil allgemeine Marineakten fast vollständig im Bundesarchiv vorhanden sind, kann mit gutem Grund gefolgert werden, dass für diese langjährige Beschlagnahme insbesondere nur der U-Boot-Akten ganz besondere Gründe ausschlaggebend waren und wohl auch heute noch sein müssen. Genau diese Gründe wurden bereits in der HUGIN-Schriftenreihe ‚Geheime Wunderwaffen' I-III näher erläutert und werden daher hier als dem Leser bekannt vorausgesetzt, beispielsweise:

Die Reichsdeutschen Absetzungsmanöver um 1945 zu den Stützpunkten in Übersee; größtenteils mit U-Booten neuester Bauart aus den Jahren 1943-45.
Die Produktion revolutionärer U-Boottypen begann 1943 und wurde trotz zunehmender Kriegswirren bis 1945 kontinuierlich gesteigert.
Entwicklung neuer Antriebsarten, wie dem Walter-Antrieb und dem Elektrogravitations-Antrieb, sowie die erfolgreiche Verhinderung der feindlichen U-Boot-Entdeckung ab 1943.

Der nach Prof. Walter benannte Walter-Antrieb wurde bereits 1933 entwickelt. Das erste Versuchsboot, die V80, erreichte bereits bei der ersten Testfahrt eine Unterwassergeschwindigkeit von 26 Knoten, also knapp 50 Kilometer, und übertraf damit die damals übliche U-Boot-Geschwindigkeit von bis zu 9 Knoten deutlich. Der untere Teil dieser Boote hatte die Form einer stehenden Acht und wurde mit Wasserstoffperoxid angetrieben. Spätere Boote verfügten für die Fahrt über Wasser auch über Elektro- und Dieselmotoren.

U 792 – U 795 und U 1405 – 1407, später bis 1416 verfügten über Walter-Antrieb, außerdem die Boote mit den Nummern 2000 und 4000.
Um die feindliche Spionage und den organisierten Verrat zu vertuschen, ist davon auszugehen, dass die damaligen offiziellen deutschen Angaben über Tauchtiefen, PS, Knoten usw. oft untertrieben wurden. Aus diesem Grund kommt es immer wieder zu Abweichungen zwischen Angaben aus den nicht beschlagnahmten Dokumenten, wie sie in der Fachliteratur zu finden sind, einerseits und aufgezeichneten Erlebnisberichten einzelner U-Bootfahrer andererseits. Hier ein Beispiel:

In der allgemeinen U-Boot-Literatur wird das zur Klasse VII C gehörende U 558 unter dem Kommando von Kptlt. Krech erwähnt, das am 20. Juli 1943 vor Nordspanien nordwestlich von Kap Ortegal nach einem Luftangriff versenkt wurde.
Im überlieferten Bericht des Marinesoldaten Franz We..., siehe Bericht in Geheime Wunderwaffen Bd.I, 5.47, gehört sein U 558 allerdings nicht zur VII C-Klasse, wurde nicht von Kptlt. Krecht kommandiert, sondern von Kapitän zur See Schermann. Es wurde nicht bei Ortegal versenkt, sondern tauchte nach einem Maschinenschaden vor Island auf und befand sich in einem U-Bootverband unter Korv. Kapt. Moehle, der höchstwahrscheinlich zum Zwecke der Versenkung nach Mar del Plata, Argentinien gefahren war. Aufgrund anderer Berichte wissen wir heute, dass beispielsweise die Nummern versenkter Boote auf die revolutionären Neubauboote umverteilt wurden – dies muss auch bei U 558 der Fall gewesen sein –, aber höchstwahrscheinlich erst, als diese Neubauboote mit den wiederverwendeten Nummern nicht mehr im allgemeinen Kriegseinsatz eingesetzt, sondern einer völlig neuen Bestimmung zugeführt wurden.

Das von Franz We... beschriebene Boot verfügte über 2 Turbinensätze mit je 12.000 PS und erreichte eine damals unerhörte Leistung von 75 (!) Knoten und hatte eine ähnliche Antriebsanlage wie Walter, nur besser. Die von Krecht geführte U 558 ging bereits im Sommer 1943 verloren, während Franz We... erklärte: '... noch im Jahre 1943' (was auf das Jahresende hinweist) übernahmen wir das **neue** Boot mit der Nummer U 558.

Ab 1943 wurden die **Elektroboote,** Küstenboottypen Nr. XXII und XXIII, der hochseetaugliche Typ XXI, aber auch solche mit noch höheren römischen Ziffern, mit Hochdruck gebaut. Im Dezember 1944 und vor allem im Januar und März 1945 erreichte Deutschland trotz der katastrophalen Kriegswirren zu dieser Zeit mit 27 / 37 / 27 Einheiten pro Monat die höchsten U-Boot-Produktionszahlen der gesamten Kriegsjahre. Großadmiral Dönitz erklärte zu den neuen Elektrobooten:

Diese Typen eliminierten die seit 1943 erlangte Überlegenheit der (feindlichen) Abwehr gegenüber dem U-Boot, die im Wesentlichen auf Oberflächenortung mittels kürzester Wellen beruhte. Das U-Boot blieb unentdeckbar - unter Wasser, operierte in schützenden Tiefen und griff nur von dort aus an. Aus: 'Zehn Jahre und zwanzig Tage' ; Karl Dönitz.

Die neuen Typen ab 1943 waren zum größten Teil als U-Boote im eigentlichen Sinne anzusehen, da sie nun in der Lage waren, weite Strecken unter Wasser zurückzulegen ohne aufzutauchen, erhebliche Tauchtiefen erreichten und wie bereits erwähnt nicht mehr geortet werden konnten; lediglich in sehr flachen Küstengewässern konnten sie dort auch optisch entdeckt werden.
Wo beispielsweise das Elektroboot U2538 - höchstwahrscheinlich ebenfalls auf der Route nach Südamerika - nach Feindbeschuss versenkt werden musste:

Viele aus Bormanns innerem Kreis hatten die Anweisung erhalten, nach Flensburg zu kommen, von wo aus sie mit einem oder mehreren der drei neu gebauten Walter-U-Boote fliehen sollten. Dieser Teil des Plans wurde „Operation Rainbow“ getauft. Die Alternative zu den U-Booten bestand darin, über die „grüne Grenze“ nach Dänemark zu schleichen und sich dort zu verstecken oder weiter zu gehen und in Schweden Asyl zu beantragen.

Auch Himmler versammelte seinen Kreis in Flensburg. Aber nur um auf Walter Schellenbergs Nachricht über Asyl in Schweden zu warten. ....aber irgendetwas klappte für keinen von beiden

Gruppen führender Personen. Der Bormann-Gruppe widerfuhr es, dass die U-Boote entweder gar nicht kamen oder dass es unmöglich war, durch die engen dänischen Gewässer hinauszukommen. Mindestens eines der Walter-U-Boote versuchte unmittelbar nach der Kapitulation, in den Öresund einzudringen.
Doch U 2538 (dieses Elektroboot wird hier fälschlicherweise als Walter-U-Boot bezeichnet; Anm. d. Autors) wurde beschossen und beschädigt und Kapitän Heinrich Klapdor musste nach Ätö (einer Insel vor der Flensburger Bucht) segeln, wo am Abend des 6. Mai alle Passagiere an Land gebracht wurden.
Viele Passagiere wurden an Land gebracht. (3*, S. 30) Zu dieser Zeit waren die U-Boote noch anfällig für Artilleriebeschuss, Wasserbomben usw., aber - wie wir noch sehen werden - war dies Jahre später nicht mehr möglich. Viele, wie z. B. Reichsleiter Martin Bormann, schafften es schließlich doch noch nach Südamerika; bei Schwierigkeiten etwas später, manchmal über Umwege oder in einem erneuten Versuch.
Der nördliche Fluchtweg bestand bis 1948, für einige sogar länger.
Ebenso existierten über viele Jahre hinweg die Römerroute über Italien und ähnliche andere Routen zur Müllabfuhr.
Die nach 1945 kursierende Geschichte vom Tod Bormanns auf der Weidenhammerbrücke in Berlin nach seiner Flucht aus dem Führerbunker diente vermutlich lediglich der anfänglichen Irreführung der Öffentlichkeit, um seine Abschiebung zu erleichtern.

Die Flensburger Bucht war ein geographisch wichtiger Punkt für den Einsatz von U-Booten. Hier befand sich der deutsche U-Boothafen Mürwik und unweit der Bucht, gleich hinter der deutsch-dänischen Grenze, befand sich die königliche Sommerresidenz „Schloss Gråsten“:
Während des Krieges richtete die SS dort ein Lazarett ein. Als die deutschen Wehrmachtseinheiten im Norden

Schleswig-Holstein blieb bis zum Schluss intakt, Schloss Grästen war das letzte Lazarett in deutscher Hand. **Es blieb dies auch nach dem Waffenstillstandstag.** Damit bot es den Flüchtlingen des Großdeutschen Reichs eine letzte Möglichkeit, sich in Verwundete oder Kranke zu verwandeln. Ende Juni (1945), kurz nachdem Bormann dort eingetroffen war, erschienen die Dänen auf der Bildfläche und forderten die Deutschen auf, das Schloss sofort zu räumen. (4*, S. 295)

Laut dem dänischen Buch „Flugtrute Nord", S. 27, war Bormann der Planer der nördlichen Absetzroute. Gehlen und Skorzeny hatten es organisiert. In 'Geh. Wunderwaffen'
In Bd. III wurde bereits erwähnt, dass die deutsche Nord- und Ostseeküste, Schleswig-Holstein, Dänemark und Südskandinavien die von deutscher Seite am längsten verteidigten Gebiete waren, vermutlich um den Abwurf zu sichern.
Insbesondere viele der Anführer konnten Deutschland bzw. Berlin erst im April/Mai 45 verlassen, oft unter lebensgefährlichen Umständen. Einige scheiterten, wurden gefangen genommen oder starben sogar. Andere wurden noch Jahre nach der Besetzung verfolgt.
Dabei darf jedoch nicht vergessen werden, dass andere Gruppen bereits viele Jahre vor 1945, also sogar vor Kriegsbeginn, mit der Einrichtung geheimer Stützpunkte beauftragt worden waren.
In ganz Norddeutschland und Dänemark kam es im April/Mai 45 neben den allgemeinen Flüchtlingen zu einer großen Ansammlung ausreisebereiter Führungskräfte, die hier und da kurzfristig untergebracht werden mussten. Davon wird auch im Rundschreiben Nr. 6, Dez. 1979 an ehemalige Schülerinnen der ‚Kolonialen Frauenschule Rendsburg', kurz Kolo-Schule, berichtet:

Gleich nach Ostern musste das Entbindungsheim im Haus Afrika (einem der Schulgebäude) evakuiert werden, da die SS die Schule beschlagnahmt hatte! … Mit großen Mercedes-Transportern
Die Herren kamen mit ihren Damen als Flüchtlinge aus Berlin, machten aber keineswegs den Eindruck armer Leute. ....Auch wir mussten ein Zimmer nach dem anderen buchen im
Räumen Sie das Haupthaus.

Nach dem 1. Mai und einem Luftangriff auf Rendsburg geht die Geschichte weiter:
Wir hocken im Haupthaus im untersten Stockwerk auf unserem ganzen Hab und Gut, die Leute von der SS unter uns .....Am nächsten Tag war es seltsam still und leer um uns herum. Die
Das Sperrgebiet um Haus Afrika verwandelte sich plötzlich in ein Lazarett. Die meisten Menschen waren während der Nacht verschwunden. Die zurückgebliebenen SS-Jungfrauen trugen Krankenschwesteruniformen, die Rotkreuzfahne wehte, männliche Uniformierte trugen Verbandszeug an den Armen. Der Speisesaal war eilig als Operationssaal hergerichtet worden, alles sah sehr mitfühlend aus. Auch Verwundete, von denen niemand etwas gewusst hatte, waren da!

Das Büro im Hauptgebäude wurde zur Kommandozentrale eines Korvettenkapitäns und Eichenlaubträgers, der die Verteidigung Rendsburgs leiten sollte. Wir belauschten Telefongespräche, die definitiv nicht für unsere Ohren bestimmt waren; es schien, als würden in dem kleinen Büro alle Fäden zusammenlaufen. Irene Pritzen-Steinhorst.

So hatte die SS die Kolo-Schule vorübergehend beschlagnahmt, Teile davon zum Sperrgebiet erklärt und der weitaus größte Teil war zwischen dem 1. und 3. Mai 1945 wieder verschwunden.
Die übrigen verwandelten die Schule in ein „Militärkrankenhaus", verschwanden aber ebenfalls, als die Briten näher kamen.
Immer der jeweiligen Situation angepasst, verlief die „Große Entlassung" auf die eine oder andere Weise.

Schon vor der feindlichen Besetzung schrieb der bekannte deutsche Schriftsteller Ernst Jünger:
„Der wahre Kern unseres Volkes wird – selbst wenn wir besiegt werden – sein ,

Wir dürfen unsere Überzeugung nicht aufgeben, dass es der Welt nur dann gut gehen kann, wenn wir an der Spitze stehen … Unsere Zeit wird wiederkommen. Darum müssen wir jetzt eine Arbeit **beginnen , bei der die kriegerischen Vorbereitungen nur den kleineren Teil ausmachen.** (3*, S. 37)
Carlos R. Pineyro, der vom argentinischen Präsidenten Peron zur Fluchthilfe nach Skandinavien geschickt worden war, hatte freie Hand, Tausende dieser sogenannten „Techniker" von Skandinavien nach Argentinien zu schicken.
Doch abgesehen von den Wissenschaftlern, die über dieses Netzwerk nach Argentinien kamen, handelte es sich bei ihnen allesamt um Nazi-Offiziere, die meisten von ihnen SS-Männer und Offiziere der Luftwaffe, denen eine Anstellung in der argentinischen Armee versprochen worden war. (3*, S.39)
Auch in Irland gab es eine Nazi-Organisation, die „Gruppe 43", die sich um ankommende Nationalsozialisten aus Skandinavien kümmerte und ihnen zur Flucht verhalf. (3*, S.44)

Ein dänischer SS-Mann, Poul A., sagte, Bormann sei nach seiner Entlassung etwa vier Monate in Kopenhagen geblieben. Danach sei er nach Schweden gegangen. (3*, S.47)
Ende November 1945 hatte die schwedische Polizei in Hälsingborg Wind davon bekommen, dass Bormann sich im Haus Hamilton in Hälsingborg aufhielt. Dort war er seit drei Wochen. Es wurde dringend versucht, ihn woanders hinzubringen. Bormann war am 19. Januar 1946 in Göteborg gesehen worden. Im Dezember 1946 konnte man in der schwedischen Zeitung „Arbetet" (Die Arbeit) lesen, dass Bormann zusammen mit einem der Führer der Werwolfbewegung, Artur Axmann, und dem Gauleiter Ernst Wilhelm Bohle am 13. und 13. Januar 1946 in Göteborg gewesen war.

14. April 1946 bei einem Treffen in Malmö (Südschweden). (3*, S.62)

Bohle wurde später gefasst und vor das Tribunal der „Sieger" in Nürnberg gebracht.
Reichsleiter Bormann soll bei diesem Treffen in Malmö erklärt haben: **„Wir werden wiederkommen, aber in einer Form, die die Welt nie vergessen wird!",** so die südamerikanische Zeitung „Zig-Zag", Santiago de Chile, 19. Juni 1947.

Der Widerstand in Dänemark wie auch in den skandinavischen Ländern spaltete sich in zwei sich gegenseitig verfeindete Gruppen, den internationalen und den nationalen Widerstand.
Letztere halfen den Deutschen in vielerlei Hinsicht bei ihrer Flucht und Deportation.

Wir verlassen nun das Thema der Vertreibung von Gruppen und Einzelpersonen, das bereits in früheren HUGIN-Veröffentlichungen behandelt wurde, und kehren zur Vertreibung von Booten zurück. Natürlich ist das eine eng mit dem anderen verknüpft.

Berichte wie der oben genannte über U 2538 liegen verständlicherweise nur über Boote vor, die irgendwo im Verlauf des Stapellaufs versagt haben, denn über die große Zahl der Boote, die glimpflich durchkamen, konnte überhaupt nichts bekannt sein.

Die folgende Quellenangabe von Bodo Herzog, erschienen im renommierten Militärbuchverlag JFLehmanns, München, 1968, gibt uns eine ungefähre Vorstellung von den im Zuge des Rückzugs entkommenen Booten. Zu diesem Zeitpunkt, 23 Jahre nach dem sogenannten „Kriegsende", ist der Verbleib mehrerer hundert deutscher U-Boote noch immer nicht bekannt. B. Herzog ergänzt die Anmerkung: „Verbleib noch nicht geklärt"!

Für die bekannten Boote gibt uns die 31-seitige Tabelle das Datum der Indienststellung, sowie Zeitpunkt, Art und Ort des Untergangs des Bootes an. Ein Kreuz steht für gesunken, ein Kreuz in Klammern für selbst gesunken. Wenn wir für die hier interessierenden Boote kein Indienststellungsdatum, sondern nur ein Abnahmedatum (A) haben, weil sie nicht mehr im üblichen Kriegseinsatz eingesetzt wurden, dann müsste zumindest ihr späterer Verbleib bekannt sein, wie zum Beispiel bei den verschiedenen von den Briten erbeuteten und in der Operation eingesetzten Booten.

„Deadlight“ sank zwischen dem 25. November 1945 und dem 7. Januar 1946 westlich der Hebriden.
Einige Hundert verschwundene U-Boote lassen sich deshalb nur im Rahmen der dargestellten Zusammenhänge verstehen und logisch erklären.

Auszug aus der U-Boot-Tabelle:

Verbleib der deutschen Uboote

Boot	Indienst-stellung	Rang	Indienststellungs-Kommandant	Ver-bleib	Rang	Letzter Kommandant	Art	Ort und Art des Abganges
U 1405	21.12.44	O	Rex	4./5. 5.45	O	Rex	(+)	Eckernförder Bucht
U 1406	8. 2.45	O	W. Klug	5. 5.45	O	W. Klug	(+)	Cuxhaven nach AD: 2.5.45 – Bergung 15.9.45 → USA
U 1407	13. 3.45	O	Heitz	5. 5.45	O	Heitz	(+)	Cuxhaven nach AD: 2.5.45 – Bergung England: U-METEORITE
U 1408	Sta: 44							nicht mehr fertig
U 1409	Sta: 44							nicht mehr fertig
U 2111	A: 15.5.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2112	A: 5.6.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2113	A: 7.6.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2251	A: 15.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2252	A: 17.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2253	A: 19.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2254	A: 20.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2255	A: 21.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2256	A: 22.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2257	A: 28.7.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2258	A: 2.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2259	A: 3.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2260	A: 3.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2261	A: 4.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2262	A: 4.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2263	A: 5.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2264	A: 7.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2265	A: ?							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2266	A: 5.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2267	A: 7.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2268	A: 8.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2269	A: 9.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2270	A: 10.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2271	A: 9.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 2272	A: 10.8.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt

BODO HERZOG
60 JAHRE
DEUTSCHE UBOOTE
1906–1966
MIT 118 UBOOTSKIZZEN
UND 1 KARTE
VON
HELMUT FECHTER
SOWIE 197 FOTOS
J. F. LEHMANNS VERLAG
MÜNCHEN

Boot In1 „n"- R*ng Indicumtclung dcv Rsng Ltz=r stellung	Kommandant	blcib	Kommandant	Art	Ein undAndeeAbg*ngc
ÿ, 2273 A: II.B.44 I' 2274					V°rbÿib °' dci noch nicht g<k%n
.4: TA9.44					VcrfilLÿ u 2i oochich g<L
ÿ: 227? A. T4.B.44					Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
L 2276 A: II.B.44					Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
ÿ 2277 A: 14.B.44					Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
ÿ 2278 A. 14.B.44					Verbleib von siir 2cit ycl3 nicht geklärt
227 £ ? A: I I'.ÿ.44 U					Woher ich: deine Zeit rieche nicht, ich habe geklärt
2280 A : ÿ 6 .8.44 iJ 228					Verbleib noch nicht geklärt
I A: 14.6.44 U 2282 A:					Verbleib zu 2eic noch nicht gc geklärt
15.8.4 U 2283 A : - ?.8.-					Verbleib derzeit nicht geklärt
ÿ1 z 2ÿ6't A . tó.8.11 fJ					Aufenthaltsort derzeit noch nicht bekannt
22ó.S A. 1ó.B.44 U					Verbverb ut Zci r noch nicht geklärt
2286 .ÿ: 18. B.44 U					Woher ein bis Zeit noch nicht{jjft
22B7 .€ : J?.d.44 U 2288					Verbleibende Zeit noch nicht geklärt
A : 21.8,44 Zz69 a :					Bleiben Sie derzeit noch nirhi ge]ilsit
2s.8.1't					Bleiben im Moment riecht nicht pcklarr
					VwWebn Ye'nocfi nicht gtM*
M90: 23.8.44					Verble.b tur Zeit noch nicht gcklair
U 2291 A: 17.8.44					\"°rbRib bei Z° es noch nicht oich t getötet
H 2292 A : 18.8.44					Verbleibender bei beit noch nicht gckiär t
U 2293 A: 19.8.44					Verbleibender bei Zci r noch nicht gki4rt V°rbl° ib
TJ 3294: 21.8.'ÿ9 U 2295					ur bei c Uoc li n noch nicht geklärt Verbleibender
A: 23.6.44					bei Zeit noch nicht gcÿ Ian
I° 23¢8 £ 1 0 . 4,45' O		5. 5.45 U Uferzoartn		(4)	Geltinger Bucht
Uÿcrmsnn ÿ 23ó9 l8. 4,45 O		ss4s u '\. w. Pole 3. s.45 U		'+j	Gcltingcc Du ch
U 2370 15. 4.45 O	Schl'k Bornkessel	Bornlcnssnt 3 5.45 Dj. X uhne		(-J-§	Hamburg-Finkenwerder
U 2371 ?24. 4.45[5]) O	J. Kühne			(+)	Heinburg-FinkenWerder f "si
U 2372					fcrtig - Yerblcib 2 fas i f<eii9 -
U 2373					Vcrbluib 7 schnell
U 2374 O	Waldschmidt				gefäiig - Verb*
U 2375 bis U 2377 — fast fertig – Verbleib?					
U 2378 bis U 2400 - im Bau - zum Tcil yor dcr ÿc rt igstcltu ny					
U 2550 S ra: 3,45 OG .		WolffJ J. 3.45 8. 45 Pfund		+	Hamburg: Fli
V Z'iS T 4,45 K Aal		5. 5.45 K Schaae		(+'	FTcnsburg - Einsamkeit
U 2S52 @, 4,45 K/ , RudoTgh		3. 5.45 K	J. Rudolph		
U 2ss3 bis UW¢4 - Ladefaktor Ü 25S3					
Kic1kgung: t2.t2.44 U 2SS4 Kicllcgung :					
T412.4-4 IJ W55 Kit1ltgung : 20.T2.44					
U 2556 Xi-II-8u 'g. 23.t2.44					
V gy T KJgÏlngu g . CO. J2.4è L 25					
58 KicfJ cqu :g: t . 2.4S UzSS9 Ki-tlcg					
"ng: 4. 2.45					
U 2560 KielJegung. 12. Z.45					
§ 7561 Kiellegung . 15. 2. 4$ U 25ó2					
Üirt1rar nc : 24. 2.15 U 2563 Kic1tcgung :					
2g. 2,4$' U 2564 I i<I -g-ung: 29. 3,45					
U 25ó5 bis U 2608 \ Nr. KielJeg-ung					
LT 20a L-ia U 263a : Au£rz4gc em TT 2.44 xurücXgtstnltt					
V 2632 bis U 2645 : Au£rtSgc {ó,5.44j xm t. I 2.44 addC \c U 2ó46 bit V		t<für			
2762: AWtràge (6.5.4-4) an ï . t2,44 annuüicn					
U 3030 l8. 4,ÿ$ St :	O Reimann5	5,45		(-|-}	Wesermünde
U 30sJ 20, 4,45 O Info llce-Koe bl5 Kietleg-un5 .		5.43		(+)	Wesermünde
U 3052 22. 1,43					Abschnitte ssmtlich ben. eu m Teil in Bremen sngclicfcit
*° °8""S '					
U 3053 21. 1.45 Kiellegung:					Se ÿo "cn '6b'e.,uTcdinB m angeliefert
U 3054 27. 1.45 Kiellegung:					Einstellungen imtlich baw. zum Zehn in Bamin angeliefert
U 3055 25. 1.45 Kicklcgiinq:					Sckiioncn s intlich bzw. zm Tei1 ia Brcmcn angeliefert
U 30a 67. 2.45					Sektioncn s4mtiich baw. zueu Tei1 ii Prcmcn angeliefert

Boot	Indienst-stellung	Rang	Indienststellungs-Kommandant	Ver-bleib	Rang	Letzter Kommandant	Art	Ort und Art des Abganges
30ü74	Kiellegung: . 2,45		OÜcun -.nn					S "knontn "amd'chb v.zum f,li°B - "6-ifcfcrt Mann
U 3058	Kiellegung: 17. 2.45							Secfiion=n säintlich bzw. te il in Bremen angcl icfort
U 3059	Kiellegung: 15. 2.45	K	Knecht					Se ktiorica alle bze-. teilweise in I3rcmco sngclitfcit
U 3060	Kiellegung: 25. 2.45							Abschnitte sämdich bz'v. Guru-Teil in fre:laei1 liefert
U 3061	Kiellegung: 24. 2.45							Abschnitte särntlich oder teilweise in ßremeii angeliefert
30629	fii<IJ zge $; . 3.45	U	KH Schröder					Abschnitte alle oder Jura Teil in Sirenen zngeiicfmt
ü 3£63	Kitllcgunq: 8,45							Abschnitte serntlich oder teilweise in Bremen geliefert
								Abschnitte vollständig oder teilweise in Bierr.cn geliefert

U 3ß64 bis Ü 3088: Kein Kic1leg-g mehr

U 308 rt U 3i00: Aur rä e (6.s.44) am t.le.4i urü kg stellt
U 31o4 sia u 3i 7s: Aurt ige (6.s.44) - x-in Bau s'g rin
U 3177 bis U 3295 ; Auf (27.9.44) zurückgekehrt am 1.12.44
U 329fi bis U 3500:s

Boot	Indienst-stellung	Rang	Indienststellungs-Kommandant	Ver-bleib	Rang	Letzter Kommandant	Art	Ort und Art des Abganges
U 3501	29. 7.44	O	Münster	5. 5.45		(rinbcrcrcrzt}	(-|-)	V 'csc cmiindc
U 3502	19. 8.44	O	H. Schultz	3. 5.45	O	H. SchuIrzf	-I-)	Hambure
U 3550	23. 3.		43f€ftrauelf	5,4 Sekunden		(unbesetzt)	(+)	Kiel
U 3531	So. 10. 2 +5			3. ä,45		In Travc£ntindc	(-|-)	Kurz vor FciiigsHuog roch Wcscrmiindc - abgeschleppt
Li 3532	Sta: 20. 2,4s	O	Nicmnyet 7	S. 5.45		ßei Biunsblittcl- koog	(+)	Kt'rz vor Abschluss zu Wcscrrriüadc -+- abgnchlcppt
U 3533	Str: A45	O	Jzcnicbc	3. 5.45		Kiel	(-j-)	Knie vor der Urlaubsposition ist Wtitrin0ndc- abgeschleppt
Li 353't	So:2.45	0	Großartig					Kura vor Feciigxtcljung im Westen ah- 8°- *PP*
u 3 zs	sß.2,+s	o	Anker					Ken vor Fcrtiyieltu ng nicht Wes ten il'- 6-- *PP*
fi 3s3G	Sta:2.45	O	Gnfie				(+)	Kurn nach Fertigstellung riecht fi'este n aus geschleppt
U 3537	Sta:2.45	O	Korndörfer					Kurz nach Fertigstellung nach Westen abgeschleppt
U 3538	Kiellcgang: 21.12,U							UdS5R-D cn re - Ferrigbsii 7
U3539	21,1 % L							UdSSR-Bcute -# ,igüau2
U 3	I¢ielJcprig : 21.12.44							[IdSSfl-baut -ßcoigb u?
U 3541	21.12.44							UdSSR-Beute – Fertigbau?
U 3M2	Kie11cgvng- 2J.I2,g4							GdSSE-H°utc-Pohgb "u?

U 3543 bis U 3571: Keine Kiellegung
U 3572 bis U 3574: Auftrag 6.5.44
U 3575 bis U 3642: Aufträge (6.5.44) am 1.12.44 zurückgestellt
U 3643 bis U 3684: Aufträge (27.9.44) am 1.12.44 zurückgestellt
U 3685 bis U 3695: Aufträge (27.9.44) am 1.12.44 annulliert

L 001 b-U4I20-in zz

U t501 bis II 9700 - Unfenig bz w. s ist ri° t, fahr Nr. 0z "t'cRirin II 4711 21. 3,45 0 Einln4

Boot	Indienst-stellung	Rang	Indienststellungs-Kommandant	Ver-bleib	Rang	Letzter Kommandant	Art	Ort und Art des Abganges
Endlcr$712	.4.			. 5.		4flO	(+)	Kiel (nach Fli)
				4dO		Rohlfing	(+)	ic1 (weiß Fli)
U <7t3	5'4: I9. 4,45		4. 5.45 K Liga	3. 5.45			(+)	Kiel – bis zu 95% fertig
U 47J4	S . 26. 4.4		Oeon Ah1e£-Jd3	. 5 45			(+)	

U 4715 bis U 4718 — Bis zu 95% fertig

U 4719		O	Waldschmidt					

Kiel – bis zu 95% fertig

urifcerig bzW. sisticrr

U 4720 bis U 4891 — unfertig bzw. sistiert

Machine Translated by Google

Boot	Indienst-stellung	Rang	Indienststellungs-Kommandant	Ver-bleib	Rang	Letzter Kommandant	Art	Ort und Art des Abganges
U 5001 bis U 5033 — Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt								
U 5034	A: 15.11.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5035	A: 17.11.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5036	A: 18.11.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5037	A: 20.11.44							Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5038 bis U 5100 — Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt – Teilweise fertig bzw. im Bau								

A = Abnahmedatum

Boot	Indienst-stellung	Ort und Art des Abganges
U 5251	A: 10.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5252	A: 3.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5253	A: 11.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5254	A: 18.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5255	A: 13.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5256	A: 21.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5257	A: 15.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5258	A: 15.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5259	A: 17.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5260	A: 19.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5261	A: 20.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5262	A: 22.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5263	A: 24.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5264	A: 25.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5265	A: 31.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5266	A: 31.10.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5267	A: 1.11.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5268	A: 3.11.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt
U 5269	A: 3.11.44	Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt

A = Abnahmedatum

U 5270 bis U 5350 — Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt – Teilweise fertig bzw. im Bau

U 5751 bis U 5800 — Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt – Teilweise fertig bzw. im Bau

U 6201 bis U 6245 — Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt – Teilweise fertig bzw. im Bau

U 6251 A:
U 6252 A:

A = Abnahmedatum

U 6253 bis U 6300 — Verbleib zur Zeit noch nicht geklärt – Teilweise fertig bzw. im Bau?

Um den zunehmenden Verlusten durch Kriegseinwirkungen und aus anderen wichtigen Gründen entgegenzuwirken, wurde 1943, zeitgleich mit der Sektionsbauweise, das ‚Neue U-Boot-Bauprogramm' ins Leben gerufen. Die in getrennten Produktionsstätten vorgefertigten U-Boot-Sektionen kamen in den Werften zusammen und konnten nun in einem Bruchteil der üblichen Bauzeit zum Endprodukt zusammengefügt werden. Damit war auch im U-Boot-Bereich die Serienproduktion geboren und der Spionage weitgehend der Überblick entzogen.
Darüber hinaus wurde Folgendes möglich:
Vor Jahren rief uns einer unserer Leser an und erklärte: „Was Sie in Geheime Wunderwaffen erklärt haben, ist mir auch seit Jahren bekannt. Es wird Sie interessieren, dass ich während der Kriegsjahre U-Bootfahrer war und wir von 1944 bis Mai 1945 ununterbrochen U-Boot-Teile in U-Boote laden mussten!

Es handelt sich also nicht nur um einige hundert - vielleicht sogar 1000 - U-Boote, die dem immer näher rückenden Feind vor Mai 1945 abgenommen wurden, sondern auch um

noch mit nicht zu unterschätzender Menge an Einzelteilen und Sektionen, die sehr wahrscheinlich erst in Stützpunkten außerhalb des Großdeutschen Reiches zu einsatzbereiten Booten zusammengefügt und dort zudem mit einem neuen, revolutionären, elektromagnetischen(?) Antrieb ausgestattet wurden, auf den wir später noch eingehen werden.

Aus dem oben genannten Grund haben wir aus der Bootstabelle auch die Bereiche übernommen, wo es heißt: 'Sektionen alle oder teilweise in Bremen abgeliefert'; oder: 'teilweise fertiggestellt oder im Bau'; oder: 'bis 95% fertiggestellt', die Angaben zur Selbstversenkung, wie bei U 4713 und U 4714, jedoch nicht gemacht werden konnten. Oder wo - es heißt: 'fast fertig - Verbleib? oder ähnliche rätselhafte Fälle. Denn der Verbleib von 'fast fertigen' Booten müsste bekannt sein, sofern sie nicht ebenfalls der feindlichen Kontrolle entwischen konnten. Das 'Neubauprogramm U-Boote' wurde mit besonderem Nachdruck und höchster Dringlichkeit durchgeführt, so dass davon auszugehen ist, dass viele Einzelteile und Sektionen bereits gefertigt bzw. montiert waren, wenn von im Mai 1944 aufgegebenen und im Dezember 1944 verschobenen bzw. stornierten Bestellungen die Rede ist.

Zurückgestellt und verladen, um sie irgendwo außerhalb Deutschlands fertigzustellen? Nach der obigen Aussage unseres Lesers können wir davon ausgehen. Auch die bei den Alliierten verbliebenen U-Boot-Dokumente würden uns darüber keine Auskunft geben. Die seltsamen Vorgänge auf allen Weltmeeren nach 1945 hingegen schon.

Bei den Booten 2111-13, 2251-95 handelt es sich um Klein-U-Boote, außerdem - soweit uns hier interessiert, mit unbekanntem Verbleib - die Fünf- und Sechstausender. Diese waren für einen tatsächlichen Einsatz auf Überseebasen völlig ungeeignet und kämen für unseren Zusammenhang auf den ersten Blick kaum in Betracht und dennoch wurden Klein- und Kleinst-U-Boote ‚unbekannter Nationalität' seit Jahrzehnten nicht nur in dänischen und skandinavischen Küstengewässern gesichtet, sondern auch mit Wasserbomben bekämpft, wenn auch ohne den geringsten Erfolg.
Diese kleinen Boote werden einen geheimen, regionalen Stützpunkt in Nord- und Ostsee haben, der uns aber nicht bekannt ist. Es ist auch nicht auszuschließen, dass einige dieser kleinen Boote von den großen in Schlepp genommen wurden, um sie regional in anderen Seegebieten einsetzen zu können.

Ab 1943 kam es plötzlich zu extrem hohen, teilweise höchst fragwürdigen U-Boot-Verlusten, insbesondere bei den als verloren gemeldeten. Während die offiziellen Verlustzahlen 1941 und 1942 noch bei 38 bzw. 88 Booten lagen, schnellten die Verluste 1943 und 1944 deutlich auf 245 bzw. 264 Boote in die Höhe.

Auch hier dürften einige Boote - natürlich mit Besatzung - im Zuständigkeitsbereich des 'Letzten Bataillons' eine andere Verwendung gefunden haben und die Verlustmeldungen an das Marineamt in der Heimat dienten lediglich der Täuschung der Agenten und Verräter in den eigenen Reihen.

29. November 1944

Reise nach Bremen und Oldenburg. Bremen ist zerstört. Doch auf den Werften herrscht unheimliche Betriebsamkeit. Ein U-Boot nach dem anderen liegt auf den Hellingen. Hunderte von Arbeitern tummeln sich auf den Gerüsten und stellen in der einzigen Werft, die wir allein besuchen, jeden Tag ein U-Boot fertig.
Man zeigt uns eines der neuen radarsicheren U-Boote, wie sie jetzt einzeln schon beim Feind sind, und mit denen Dönitz in Kürze wieder das erste Konvoigefecht bestreiten will. Ich verstehe nichts von der Seefahrt und schon gar nichts von U-Booten. Aber dieses Boot mit seiner Größe und der mächtigen Bewaffnung macht auf mich einen furchteinflößenden Eindruck.

mich. Die Experten erklären, dass es beliebig lange unter Wasser bleiben und sich mit der Geschwindigkeit eines Zerstörers fortbewegen kann. Es ist nicht auf einen Unterwasser-Elektroantrieb angewiesen. (6*, S.181)

Ab Sommer 1943 wurden nach und nach drei - offiziell bekannte - deutsche U-Boot-Stützpunkte in Ostasien fertiggestellt und besetzt. In Penang, in der Straße von Malakka, in Djakarta und in Surabaja, beide auf Java (Sundainseln) gelegen. Die ersten 11 Boote wurden im Juli 1943 dorthin geschickt. Erstaunlicherweise kamen nur fünf (!) Boote an und die sechs verlorenen wurden später nicht als vom Feind versenkt gemeldet. Weitere 16 Boote brachen Ende 1943 zu ihrer Fernostfahrt auf. Auch hier kam weniger als die Hälfte in Penang an. (20*) reil Ein völlig ungewöhnlicher „Verlust“ für Boote, die nicht im Kampf mit dem Feind waren! Es wurden keine Funksignale aufgefangen und kein Überlebender meldete sich später offiziell beim HUC zurück. Daher ist es für jeden Kenner der Materie nicht weit hergeholt anzunehmen, dass sie während der Fahrt um das Kap der Guten Hoffnung angewiesen wurden, die sogenannte Monsunformation zu verlassen und den neuen Befehl erhielten, das nahegelegene deutsche Territorium Neuschwabenland in der Antarktis anzusteuern. Ein Akt der Verwandlung, der sie aus der deutschen Marine herausnahm und sie dem „Letzten Bataillon“ zuordnete. Dies geschah häufig mit Menschen und Material.

An dieser Stelle möchten wir noch auf folgenden wichtigen Punkt hinweisen:
Nach einem unserer Vorträge in Süddeutschland im Oktober 1987 stand ein Kapitän der Handelsmarine auf, der vor 1945 auf Schnellbooten und einigen U-Booten gedient hatte, und ergänzte unsere Bemerkungen über den deutschen Stützpunkt in Neuschwaben wie folgt:
Etwa Ende 1941 lernte ich während meiner Dienstzeit die beiden Soldaten Siewert und Wehrend kennen, die damals zum Russlandfeldzug abkommandiert wurden. Sie waren beide Teilnehmer der Deutschen Antarktisexpedition 1938/39 (beide erscheinen auch in der offiziellen Teilnehmerliste der Expedition; siehe Auszug aus der Liste im Anhang). Sie erzählten mir, dass sie auch nach dem Ende der Expedition, also im Frühjahr 1939, weiterhin auf dem Expeditionsschiff ‚Schwabenland‘ ihren Dienst verrichteten und ihr Schiff alle drei Monate nonstop zwischen Neuschwaben und seinem Heimathafen verkehrte, um Gerätschaften und ganze Bergbauanlagen in die Antarktis zu transportieren. Dazu gehörten Eisenbahnschienen und Lastkraftwagen, aber auch eine riesige Fräse, um Tunnelsysteme ins Eis zu bohren. Soviel zur Aussage des pensionierten Kapitäns.

Im April/Mai 1945 waren die in Norwegen stationierten deutschen U-Bootfahrer zwar kaum zur Kapitulation bereit, aber immer noch zum Kampf entschlossen, wie die liberale „National-Zeitung“ im schweizerischen Basel am 4. Mai 1944 berichtete:
Das Dritte Reich im Zerfall. Im Falle Hitlers ist noch nicht einmal der Tod selbst zweifelsfrei bewiesen, und wir müssen uns vorläufig mit den Informationen begnügen, auf die sich Präsident Truman stützt. Selten wird die Entdeckung einer Leiche eine so weitreichende und wichtige Bedeutung für die Zukunft haben wie die tatsächliche Entdeckung der menschlichen Überreste des „Führers“. (Nun, diese Entdeckung von so weitreichender und wichtiger Bedeutung ist noch nicht gemacht worden; vom Autor eingefügt).

Allerdings dürfte Dönitz selbst wohl kaum eine formelle Kapitulation durchführen, für die ihm die Alliierten kaum mehr als 48 Stunden Zeit geben würden, sondern will es den Alliierten überlassen – den Sieg durch einen einseitigen Akt zu verkünden. Das entscheidende Signal hierfür dürfte übrigens aus Norwegen kommen, denn ein Siegestag kann nicht gefeiert werden, ohne dass das deutsche Oberkommando in Norwegen zuvor seine Kapitulationsbereitschaft signalisiert.

Die Einstellung zum Kampf war deutlich erkennbar. Was Norwegen betrifft, ist es weniger sicher, ob die Deutschen dort in naher Zukunft ebenfalls ihre Waffen niederlegen werden. Wahrscheinlicher ist, dass die Offiziere und Besatzungen der U-Boote und Schnellboote in Norwegen, von denen die meisten FANATISCHE sind, entschlossen sind, den Krieg bis zum Äußersten fortzusetzen.
Heute weiß man: Die Gebiete im Norden wurden mit besonderem Nachdruck und so lange wie möglich verteidigt, um einen möglichst reibungslosen Transfer zu gewährleisten; das gilt auch für Norwegen.

Erst vor wenigen Monaten kam ein ehemaliger deutscher Soldat (Österreicher), der von 1939-45 nur in skandinavischen Ländern eingesetzt war, zu uns und erklärte etwa Folgendes: „Im April 1945 wurde ich allein und gezielt in Norwegen angesprochen. Man sagte mir, ich könne nach Kristiansand, wo U-Boote zum Absetzen bereit stünden. Ich lehnte ab mit der Begründung, ich hätte als Soldat nichts Unrechtes getan, warum solle ich fliehen, ich gehe in Gefangenschaft. Erst als ich Ihre HUGIN-Schriften las, wurde mir klar, worum es bei dem U-Boot-Absetzen eigentlich ging. (Das durfte man damals aber niemandem sagen, um Verrat auszuschließen. Interessant ist auch, dass nur Personen angesprochen wurden, die zuverlässig erschienen und möglicherweise schon länger unter Beobachtung standen.)

Einige Boote kapitulierten Monate später aus unterschiedlichen Gründen, so etwa U 530 am 10. Juli 1945 und U 977 am 17. August, beide in Argentinien, vermutlich im Zuge ihrer Abwrackung.
Vereinzelt waren deutsche U-Boote auch noch nach einigen bis vielen Jahren als solche erkennbar, mal mit, mal ohne Hoheitszeichen, entweder eindeutig oder aufgrund ihres Aussehens als solche zu erkennen. Über diverse Fälle haben wir in unseren anderen Veröffentlichungen zu diesem Thema berichtet.

Generell wurde bei der Berichterstattung über derartige Sichtungen oder Vorfälle nach 1945 nun ein anderes Narrativ verwendet. Nun gab es Meldungen von 'U-Booten unbekannter Nationalität', von 'Geisterschiffen', von 'Geister-U-Booten' und später von 'USOs' (Unidentifizierte Unterwasserobjekte). So wie man nach 1945 die deutschen Flugscheiben oder Feuerbälle nun als UFOs bezeichnete und den Eindruck erweckte, sie kämen von anderen Sternen.

Auch in anderen Presseberichten wurden nach dem hier eingefügten Bericht von 'Heim und Welt' (Auszug) aus den Jahren 1956/57 die nach 1945 mutmaßlich oder tatsächlich gesichteten reichsdeutschen U-Boote immer wieder als moderne Piraten-U-Boote dargestellt. Dem muss angesichts der nachfolgend geschilderten Rechtslage energisch widersprochen werden: Unmittelbar nach der deutschen Antarktisexpedition 1938/39 wurde das erkundete und vermessene 600.000 Quadratkilometer umfassende Gebiet als 'Neuschwabenland' bezeichnet und zum deutschen Territorium erklärt. Dies geschah bereits vor Ausbruch der

II. Weltkrieg. Gleiches gilt für den Aufbau eines deutschen Stützpunktes, der unmittelbar nach der Expedition begann. 1945 wurde das deutsche Mutterland - sehr zum Leidwesen aller Deutschen - vom Feind besetzt und steht seither jahrzehntelang unter Besatzung, nicht jedoch das fast ebenso große deutsche Territorium in der Antarktis. Hier wie in seinen vielen anderen Sperrgebieten und Stützpunkten wurde das Reich bisher nicht zur Kapitulation gezwungen. Alle Versuche der Alliierten nach 1945, wie etwa die Byrd-'Expedition' 1946/47, sowie spätere, ebenfalls als Expeditionen getarnte amerikanische, britische und sowjetische Kriegseinsätze gegen Neuschwaben blieben erfolglos. Mit anderen Worten: Der deutsche Stützpunkt konnte weder zerstört noch konnten die dortigen Deutschen zur Kapitulation gezwungen werden.

Selbst das gegnerische Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe musste in mehreren Grundsatzurteilen, etwa ebenfalls am 31. Juli 1973, - höchstwahrscheinlich unter Berücksichtigung dieser völkerrechtlichen Tatsache - feststellen, dass das Deutsche Reich 1945 nicht aufhörte zu existieren, sondern rechtlich fortbestand.

Somit sind die weltweiten reichsdeutschen Operationen nach 1945 - denn nur die deutsche Wehrmacht kapitulierte - sei es mit Flugscheiben (UFOs), mit U-Booten (oder USUs), legale Kriegshandlungen eines legal existierenden Staates und können deshalb nicht als illegal oder als Piraterie dargestellt werden. Das Deutsche Reich führt den II. Weltkrieg von Neuschwaben aus weiter, genau wie jeder andere der 50 Staaten der alliierten Gegenseite. Durch den Besitz des Territoriums Neuschwabens befinden sich die Streitkräfte des Reichs auch nicht in der unterlegenen Situation einer einfachen Exilregierung.

Wie die Baseler Zeitung bereits anmerkte, unterzeichnete Großadmiral Dönitz 1945 zwar keine formelle Kapitulation des Reichs, doch der „Siegesmarsch" – der gar kein Siegesmarsch war – war ein einseitiger Akt der Alliierten.

Erinnern wir uns an die Aussage Eisenhowers, der während seiner Präsidentschaft auf die Frage eines Journalisten: „Exzellenz, was halten Sie eigentlich vom Dritten Weltkrieg? Der Dritte Weltkrieg", etwas barsch antwortete: „Der Zweite Weltkrieg ist noch nicht vorbei."

Machine Translated by Google

punih In aer Südaeel FnM lOYiTA iibsrrnzcben't pehlärt

Piraten-U-Boot am Werk

Der Mensch verändert sich – Ffogeeichen in Leben des Knpilnna Miller.- Etne Spur: der letst

e Funkepiuéh 8m ARA92tRlMOA Die Rätsel sehen aus wie Pbm tdsiepebilde—

oder erregende Wirklichkeit? — Unheimliche Beobachtung eines altes Marineoffiziers

Alarmierende Nachrichten dringen aus der fernen Südsee zu uns. Das vielbesungene Tropenparadies steht zur Zeit unter dem Alpdruck panische ".8&ireefi . Uo- heimliche Vorfälle im Umkreis der PI4a&ii-lnse In erregen die Öffentlichkeit, Eingeborene und Weiße zittern, fieberhaft ist die Polizei am Werke und alle Küstenstationen und Flugstützpunkte sind in Alarmzustand versetzt. Was ist geschehen? Eine Serie unheimlicher Vorfälle macht von sich reden, bei denen ebenso rätselhafte wie gespenstisch anmutende Dinge geschehen. Unser Bericht führt den Leser in jene Gegend und läßt ihn die erregenden Ereignisse miterleben.

Auszug:

Piratenbande hatte sich die Seegefilde zwischen Inseln und Atolls der Fidschi-Gruppe zum Tummel- und Beuteplatz ausgesucht. Kapitän Williams hatte richtig gesehen, der letzte Funkspruch der verschollenen ARAKARIMOA erhärtete seine Beobachtung: ein U-Boot unbekannter Nationalität war der Freibeuter. Aber nicht nur das, von den weiter südlich gelegenen Tonga-Inseln wurde der Funkspruch eines Küstenschiffes aufgefangen, der eine in diesem neuen Lichte hochinteressante und alarmierende Nachricht enthielt. *„In der Lagune eines den Tonga-Inseln vorgelagerten Atolls sichteten wir ein vielleicht 1000 Tonnen großes Kriegsschiff, daß an eine Korvette aus dem letzten Kriege erinnert. Das Schiff führte weder Namen, noch Positionslichter oder sonstige Kennzeichen und beantwortete weder unsere Flaggensignale noch unsere drahtlosen Anrufe."*

Elf Jahre nach Kriegsende

Ein „deutsches oder japanisches Unterseeboot" glaubte Kapitän Williams ausgemacht zu haben. Das würde bedeuten: elf Jahre nach Kriegsende müßten noch Schiffseinheiten mitsamt ihrer Besatzung unterwegs sein, die sich auf eigene Faust der Kapitulation entzogen hätten. Das klingt überraschend, ja, fast unwahrscheinlich, wird aber dennoch von den neuseeländischen und britischen Behörden nun, nach dem Verschwinden dreier Schiffe und nach wiederholter Sichtung geheimnisvoller Kriegsfahrzeuge für durchaus möglich gehalten. Es ist bekannt, daß eine ganze Anzahl von U-Booten bei Kriegsende überfä gültig' 'war, die später auf die Liste muss über Yerriilßfcn gesetzt werden . ten. Andererseits jedoch scheidet bei solchen Erwägungen mit einiger Gewissheit ae die annotime. out, d'zri ee sich bei diesen Piraten um ehemalige deutsche Marineangehörige handelt, denn es ist schwerlich denkbar, daß es einem deutschen U-Boot-Kommandanten gelungen sein soll, seine ganze Besatzung oder einen erheblichen Teil von ihr unter seinem Kommando zu behalten und mit ihnen in einer solchen Ferne von der Heimat ein recht- und gesetzloses Leben zu führen.

"THE STAR" JOHANNESBURG, FRIDAY NOVEMBER 24, 1972

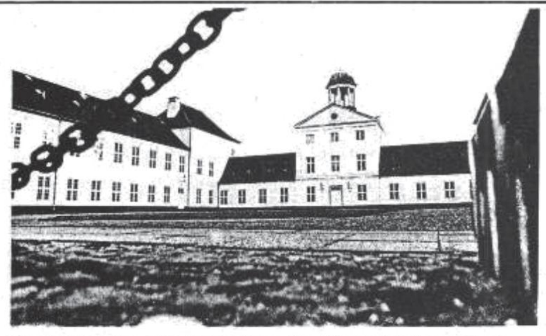
LUFT

SUCHEN NACH GEHEIMNIS U- BOOT'

Own Correspondent

DURBAN-Die .mysiery stibniaritie .tit;h ll n$ oft die Jfaiäl nortb éo "st vertiefte .toda_v "ritt ihe disclosure by Mr Barry Hawke, of Ballitoville, that the conning tower he saw osely resembled das von: ich, der erste Mann , L -Boot aus dem 2. Weltkrieg .

awke and two other Ballitoville residents saw the ... ime headquarters in Cape and the search was



Ehemaliges SS-Lazarett im königlichen Sommerschloß in Graasten, Dänemark. (3*, S.80)

Fliegende Scheiben mit Hakenkreuz

Montevideo, 8 (UPI). **– Die sogenannten fliegenden Scheiben sind keine außerirdischen Raumschiffe, sondern das Werk von Nazi-Wissenschaftlern, die sich mit der Niederlage im Zweiten Weltkrieg nicht abgefunden hatten und sich auf eine bevorstehende Eroberung vorbereiteten, sagte der in Uruguay lebende Österreicher Ingenieur Fred Andracht .**

Er lebt seit zwei Jahren in Uruguay und besitzt ein Chemielabor. Er war Universitätsdozent in der Schweiz und arbeitete in Argentinien.

In Stellungnahmen gegenüber der Morgenzeitung „EL DIARIO“ äußerte er sich zu diesem Thema: „Das ist nicht nur eine Theorie, das ist die Wahrheit. Im Moment habe ich nicht die überzeugenden Beweise, die die Wissenschaft verlangt, sodass niemand meinen Standpunkt anzweifeln kann. Aber ich habe das Thema auf höherer Ebene angesprochen, weil es offensichtlich ist, dass die Situation präventive Maßnahmen und keine Nachlässigkeit erfordert.“

Da steckt nicht nur viel Geld dahinter, sondern auch Interessengruppen, die viel Macht haben und daran interessiert sind, dass das nicht bekannt wird. Auch auf meine Sicherheit muss ich achten, denn die Verantwortlichen werden versuchen, ein Bekanntwerden um jeden Preis zu verhindern.

Er erinnerte daran, dass Deutschland vor dem Zweiten Weltkrieg in Spanien die neuesten Waffen getestet hatte und Hitler das Land zu einem Testgelände gemacht hatte.

„Es gibt immer noch viele dieser Deutschen und andere, die sich entschlossen haben, ihnen zu folgen und die glauben, dass der letzte Krieg nicht vorbei ist und dass sie noch immer die Macht erlangen könnten.“

Er sagte, er könne nicht verraten, wo sich die Basis befinde, von der aus sie operieren, und deutete an, dass auch das argentinische und das nordamerikanische Militär diese Wahrheit kennen oder zumindest eine Ahnung davon haben könnten.

Andracht sagte abschließend, er werde in Kürze an einer Konferenz mit Uruguayern teilnehmen, die sich für die UFO-Frage interessieren, und betonte, sein Ziel sei es, dafür zu sorgen, dass „Uruguay das erste Land ist, das seine Stimme – innerhalb des entsprechenden Rahmens – gegen diese Aggression erhebt, sobald ihm die Beweise vorliegen.“ --“ Deutsche Übersetzung aus: Tageszeitung „LA RAZON“ – Buenos Aires, Argentinien, ca. 1977/78.

Das Außergewöhnliche an diesem Bericht ist, dass er in einer Tageszeitung erschien. Im besetzten Deutschland wäre dies seit 1945 unmöglich gewesen, da die Besatzungsmedien dies streng verboten, selbst wenn es, wie in diesem Fall, von der gegnerischen Seite kam.

PLATOS VOLADORES CON CRUZ GAMADA

MONTEVIDEO, 8 (UPI). — **Los llamados platos voladores no son naves extraterrestres, sino la obra de científicos nazis, que no aceptan haber perdido la Segunda Guerra Mundial y se preparan para una futura conquista, dijo el ingeniero Fred Andracht, austríaco residente en el Uruguay.**

Hace 2 años que vive en el Uruguay y es propietario de un laboratorio químico. Fue catedrático en Suiza y trabajó en la Argentina.

En declaraciones al vespertino "El Diario", expresó que su concepción del problema "no es meramente una teoría, sino una verdad. Por el momento no dispongo de las pruebas absolutas que la ciencia exige para que nadie discuta mi punto de vista, pero he planteado el tema a altas esferas porque evidentemente la situación exige adoptar medidas de previsión y no descuidarse.

"Detrás de esto no solo hay mucho dinero, sino sectores de enorme poder interesados en que no se sepa nada al respecto. Incluso yo debo velar por mi seguridad. Porque los responsables tratarán de evitar ser descubiertos utilizando cualquier medio".

Recordó que antes de la Segunda Guerra Mundial, Alemania probó en España las armas más adelantadas y Hitler convirtió ese país en un campo de experimentación.

"Aun subsisten muchos de aquellos alemanes, acompañados de otros que han decidido seguirlos y que creen que no terminó la última guerra y el poder todavía puede conquistarse".

Dijo que no puede revelar dónde se encuentra la base desde la que operan, y sugirió que militares argentinos y norteamericanos podrían también conocer esta verdad, quizás parte de ella, o al menos intuirla.

Finalmente Andracht dijo que participará próximamente en una mesa redonda con estudiosos uruguayos del problema de los OVNI y afirmó que su meta es lograr que "Uruguay sea el primero que eleve su voz, en el ámbito que corresponde, contra esta agresión, una vez que disponga de las pruebas

„Unbekannte“ U-Boote in allen Weltmeeren

Jetzt auch „Unbekannte schwebende Objekte“
Die Bewegungen der „Unbekannten Objekte“ haben sich mittlerweile bis in die Tiefen des Meeres ausgebreitet, wo sie die gleichen überlegenen operativen Fähigkeiten aufweisen wie die in der Luft befindlichen Objekte. In den letzten Wochen wurden derartige USOs mehrfach unter Wasser auf beiden Seiten des amerikanischen Kontinents geortet und von Einheiten der US Navy mit Erbitterung verfolgt. Die Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit dieser Objekte übersteigen wiederum alles, was unsere akademische Technologie erreichen könnte. Diese Objekte müssen also den gleichen Unbekannten zugeschrieben werden, die den Luftraum kontrollieren. (11*, 15.2.1955, S.16)

Irgendwann und irgendwo auf geheimen U-Boot-Stützpunkten außerhalb des deutschen Mutterlandes müssen die von der deutschen Marine abgezweigten und beim letzten großen Start im April/Mai 1945 ebenfalls verschwundenen U-Boote mit neuen revolutionären Technologien ausgestattet und ebenfalls auf elektromagnetischen Antrieb umgerüstet worden sein. Sie müssen also über dieselben Fähigkeiten und dieselbe Technologie wie die deutschen Flugscheiben (die sogenannten UFOs) verfügt haben.

Unbekannte U-Boote.

In den letzten Jahren kam es weltweit zu einer Epidemie verschwundener U-Boote.
Sie scheinen weder zur Sowjetunion noch zu den Vereinigten Staaten zu gehören.
Zuverlässige, erfahrene Beobachter wie Piloten und Schiffskapitäne beschrieben diese Objekte in seichten Gewässern, in die sich kein vernünftiges U-Boot wagen würde, und die Flotten Neuseelands, Australiens, Argentiniens und Venezuelas zogen bewaffnet los, in der Annahme, sie würden die mysteriösen U-Boote in ihren Hoheitsgewässern erwischen. Die Objekte konnten ihren Verfolgern jedoch stets entkommen.

Aus dem ausführlichen Bericht von John A. Keel: 'Unterwasser-UFO-Basen alarmieren die USA'. (9*)

Im Gegensatz zu den konventionellen U-Booten der Alliierten erreichten sie bald phantastische Geschwindigkeiten.
In einem längeren Bericht , Nr. 246 August 1977, 'sechzig bis siebzig Meilen pro Stunde' wird erwähnt, in 'UN' wird in einem anderen Fall von 'über 150 Knoten' gesprochen. Der Kanadier Jean Prachan beschreibt in seinem Buch 'UFOs im Bermudadreieck' ein von den Amerikanern verfolgtes U-Boot mit einer Geschwindigkeit von 280 km/h: 'Seine Geschwindigkeit betrug mehr als 28f km/h und dies zu einer Zeit (1963), als die Rekordgeschwindigkeit eines U-Bootes 80 km/h betrug.' (8'~°, 5.104) Adolf Schneider gibt einen Vorfall aus dem Jahr 1964 an, bei dem eine Geschwindigkeit von über 200 Knoten erreicht wurde:
In der Zeitschrift „Man’s Illustrated“ vom März 1968 wird über ein Manöver berichtet, bei dem der Flugzeugträger WASP, U-Boote und andere Schiffseinheiten eingesetzt wurden. Die U-Boote waren für lautlose Navigation ausgerüstet, während über ihnen auf der Oberfläche des Atlantiks, 500 Meilen vor der Südostküste der Vereinigten Staaten, an einem Tag im Jahr 1964 Torpedobootzerstörer mit ihren Abhörgeräten die von den U-Booteinheiten ausgesendeten Signale verfolgten und der Flugzeugträger sie an die U-Boot-Abwehrflugzeuge weiterleitete.
Neunzig Meter unter der Wasseroberfläche trennte sich plötzlich eines der U-Boote von den Angreifern (sein eigenes, vorgetäuscht). Über ihm telefonierte ein Abfangjäger an Bord eines der Torpedojäger mit der Brücke. Als der wachhabende Offizier den Anruf erhielt, eilte er mit ungläubigem Gesichtsausdruck zum Kommandanten. Als der Kapitänleutnant ihn so sah, fragte er: „Was ist los?“
„Kommandant, da unten ist etwas Seltsames“, sagte der Offizier, „eines der U-Boote ist in Richtung eines anderen, nicht identifizierten Ziels abgeschwenkt. Er fügte hinzu, dass auf dem Bildschirm zwei Spuren zu sehen seien

erschienen: unser U-Boot und ein weiteres Objekt. Nur eine Sache gab dem wachhabenden Offizier Anlass zum Nachdenken, und das war die enorme Geschwindigkeit, mit der das „unbekannte U-Boot“ unterwegs war. „Wie schnell ist es?“, fragte der Kommandant. „Mehr als 200 Knoten“, war die Antwort.

Mit einem ungläubigen Laut verließ der Kommandant eilig die Kabine und eilte zum Telefon. Als er vom verantwortlichen Offizier der Elektronikabteilung eine Bestätigung des Vorfalls erhielt, schickte er ein Funktelegramm an das Admiralitätsschiff, das in der Zwischenzeit bereits ähnliche Meldungen von einem anderen Torpedojäger und einem Flugzeug erhalten hatte. Sie folgten dann der Spur einer Unterwassersonde, die einem Torpedo ähnelte. Was die Schiffe und das Flugzeug aufgefangen hatten, war das Geräusch eines unbekannten U-Bootes, das mit einer phantastischen Geschwindigkeit unterwegs war, die kein Schiff oder U-Boot erreichen konnte. Die elektronischen Instrumente von 13 verschiedenen Schiffen hatten die Anwesenheit eines nicht identifizierten U-Bootes registriert, und identische Meldungen gingen an den Oberbefehlshaber in Norfolk. (10*, S.180/181)

Jean Prachan erwähnt auch diesen Vorfall mit dem "unbekannten U-Boot" während der US
Manöver:

Die „Verfolgungsjagd“ dauerte **vier Tage.** Je nach Laune tauchte das mysteriöse Fahrzeug auf und verschwand wieder. Zeitweise **tauchte es sogar bis in eine Tiefe von 8000 Metern,** wo ihm kein „menschliches“ U-Boot jemals folgen konnte.

Dieser Vorfall löste bei den amerikanischen Behörden Panik aus; zunächst dachten sie, es könnte sich um ein sowjetisches Boot handeln. Natürlich gab es auch Grund zur Aufregung, denn die Leistung des Objekts übertraf alles bisher Bekannte und Vorstellbare. Für das Auftauchen dieses unglaublichen U-Bootes konnte keine Erklärung gefunden werden. Nach einigen Tagen verschwand es ebenso plötzlich, wie es aufgetaucht war. (8*, S.104)

Am 4. Oktober 1977 schrieben die „Bremer Nachrichten“: „Den Geheimdiensten beider Hemisphären werden umfangreiche Aufzeichnungen über das Auftauchen unbekannter und mysteriöser U-Boote zugeschrieben“ und erwähnten einen Vorfall, bei dem ein unbekanntes U-Boot mit einer Geschwindigkeit von 370 km/h unterwegs gewesen sei.

Doch nicht nur die hohen Geschwindigkeiten dieser ‚unbekannten‘ U-Boote sorgten für großes und zunächst ungläubiges Erstaunen, sondern auch ein anderer, ebenso erstaunlicher Faktor. Irgendwann in den letzten Jahrzehnten, zu einem nicht mehr genau bestimmbaren Zeitpunkt, waren ins Wasser stürzende oder zu einem anderen Zeitpunkt wieder aus ihm herausschießende Flugscheiben (UFOs) nicht mehr von USOs oder unbekannten U-Booten zu unterscheiden. Es scheint, dass die UFOs schwimmen und vor allem tauchen können, diese „fremden“ U-Boote jedoch auch fliegen können.
John A. Keel schreibt in dem oben genannten Bericht:
Die Besatzungen von Hunderten von Schiffen im gesamten Atlantik haben immer wieder unbekannte Flugobjekte gesehen. In vielen gut dokumentierten Fällen haben Zeugen behauptet, dass seltsame metallische, scheiben- und zigarrenförmige Objekte plötzlich aus dem Wasser auftauchten, in die Luft stiegen, ihre Schiffe umkreisten und im Himmel verschwanden. In anderen Fällen kamen sie auf die Meeresoberfläche und verschwanden unter Wasser. Es gibt weitere rätselhafte Vorfälle mit riesigen, mysteriösen U-Booten, die anscheinend von keiner bekannten Nation stammen. Sie haben sich allen See- und Luftsuchen der Flotten von einem halben Dutzend Nationen erfolgreich entzogen.

All diese Berichte haben eine der am weitesten verbreiteten und hartnäckigsten Legenden über das Mysterium der fliegenden Scheiben geschaffen, nämlich dass die UFOs tatsächlich

sind unter Wasser im Atlantik, Pazifik oder der Arktis stationiert.
Am 12. Januar 1965 sah Kapitän K. von einer DC-3 aus ein metallisches Schiff in perfekter Stromlinienform mit einer ebenso stromlinienförmigen Luke oben. Es sah nicht wie unsere U-Boote aus, da es keinen Überbau hatte. Es war etwa 9 Meter lang. Das Gebiet, in dem Kapitän K. dieses Schiff sah, ist wegen seiner Mangrovensümpfe und Sandbänke für unsere U-Boote unpassierbar. Wenn diese nicht identifizierten Unterwasser-UFOs dieselben Eigenschaften entwickeln wie die UFOs in der Luft, dann könnten sie auch dasselbe elektromagnetische Feld aufbauen. (9*)
UFOs oder USOs werden nicht nur innerhalb der Meere und Ozeane oder in Flüssen beobachtet, sondern auch gelegentlich beim Ein- und Austauchen in Binnenseen, sogar in Teichen. Machen wir uns also keine Sorgen mehr über die Verwirrung in den verschiedenen Berichten, ob es nun UFO, USO oder gar U-Boot genannt wird. Denn Keel hat vollkommen recht, mit dem gleichen elektromagnetischen Antrieb kann es sein, was es will, das ursprüngliche Wasserfahrzeug kann in der Luft genauso gut operieren wie das Flugzeug im Wasser. Die beiden Medien, Luft und Wasser, sind austauschbar, wenn man diesen phänomenalen Antrieb hat, den wir bereits in der HUGIN-Publikation ‚Geheime Wunderwaffen' Vol. III ausführlicher besprochen haben. Man kann in der Luft genauso gut manövrieren wie im Wasser und daher abwechselnd.

Jean Prachan beschreibt, wie im Sommer 1954 der Kapitän und ein Teil der Besatzung des niederländischen Schiffs „Groote Beer" etwa 130 Kilometer vor New York im Atlantik beobachteten, „wie ein seltsames flaches Objekt aus dem Meer auftauchte". Prachan fährt fort: „In den Jahren 1954 und 1955 wurden zahlreiche ähnliche Fälle beobachtet. Ich kann sie hier nicht alle aufzählen; die Liste wäre ziemlich lang und ist für unsere Zwecke auch nicht unbedingt erforderlich. Einen möchte ich jedoch näher beschreiben, wie er mir von den beiden Augenzeugen selbst berichtet wurde. Sie waren damals junge Soldaten. Heute leben sie in der Gegend von Miami. Der eine betreibt eine Reparaturwerkstatt, der andere ist Versicherungsvertreter. Im März 1955 befanden sie sich an Bord eines Bombers der US-Luftwaffe, der auf einem Rundflug über das bahamaische Archipel flog. Joe C. und William H. sowie die anderen Besatzungsmitglieder bemerkten zunächst etwas Leuchtendes, das sich unter der Wasseroberfläche bewegte. Plötzlich schien dieses Licht aus dem Wasser aufzusteigen. Das Flugzeug flog nicht sehr hoch, und zwei oder drei Minuten lang konnten die Männer einen gelblich-orangen Lichtball beobachten – das Licht sah aus wie eine Kugel, die nach dem **Auftauchen aus dem Wasser bewegungslos über dem Meer verharrte.** Dann begann es sich in Richtung offenes Meer zu entfernen, wo es innerhalb weniger Augenblicke verschwand. Bei ihrer Rückkehr zur Basis wurden die Männer **bedroht mit Mir wurde befohlen, über das Phänomen Stillschweigen zu bewahren.** So blieb diese Angelegenheit „geheim", bis ich im Zuge meiner Ermittlungen zufällig auf Joe C. stieß. Über ihn konnte ich auch Kontakt zu William H. aufnehmen, dem einzigen Kameraden, mit dem er noch in Kontakt stand. Dieser bestätigte den Bericht Punkt für Punkt.
Vor der Küste Venezuelas, fast auf Höhe der Antillen, ereignete sich folgender Vorfall, der meines Wissens bisher nur von Ivan T. Sanderson erwähnt wurde. Am 13. Dezember 1956 meldete ein schwedisches Schiff per Funk der Hafenbehörde von La Guaira in Venezuela, dass ein kegelförmiger Gegenstand senkrecht ins Meer gestürzt sei. Als er auf dem Wasser aufschlug, **war eine gewaltige Explosion zu hören und das Meer begann zu kochen.** (8*, S. 102)
Zunächst vermutete man Unfälle, doch müssen diese Explosionen andere, bislang nicht einzuordnende Ursachen gehabt haben, denn wie mehrfach beobachtet wurde, manövrierten die Objekte auch nach diesen Vorfällen unbeschadet weiter.

Schon 1955 schrieb E. Halik in der Zeitschrift 'Mensch und Schicksal': "Eine westdeutsche Nachrichtenagentur berichtete vor einigen Jahren über grönländische Experimente mit 'fliegenden U-Booten'. Diese Flugobjekte wurden inzwischen mehrfach über Frankreich gesichtet und entsprechen in ihren Konstruktionsdetails tatsächlich völlig der üblichen U-Bootform mit Druckkörper und Geschützturm. Es ist kaum vorstellbar, dass außerirdische Wesen so einfallslos sind, unsere U-Boote für ihre Flugzwecke zu kopieren. (11*)

Der letzte Satz ist ein Seitenhieb auf die alliierte Ablenkungsmasche mit den „Außerirdischen"; denn Ing. Halik war zu diesem Zeitpunkt bereits mit den deutschen Entwicklungen und der Reichsdeutschen Absetzung bestens vertraut. Er ging auch davon aus – wie wir aus seinen anderen Veröffentlichungen ersehen können –, dass reichsdeutsche Flugscheiben unter anderem auch von Grönland aus operierten. In seinem mehrseitigen Bericht „Keine Invasion aus dem Weltraum" vom 15. Juli 1954, der ebenfalls in der geisteswissenschaftlichen Zeitschrift „Mensch und Schicksal" erschien, wandte er sich ebenfalls gegen die alliierte Ablenkungsmasche mit den „Außerirdischen".

Die Beweislage wird von Fall zu Fall immer verwirrender. Unsere Welt wird nicht nur von bizarren Luftobjekten aller Art heimgesucht, von denen viele ihre Fähigkeit bewiesen haben, ins Wasser zu tauchen und sich in U-Boote zu verwandeln, sondern auch von verschiedenen geheimen Dingen, die unter Wasser stationiert sind.

Irgendjemand oder irgendetwas scheint im Bermudadreieck Menschen zusammenzutreiben. Jetzt sieht es so aus, als würden sie – oder es – dasselbe mit konventionellen U-Booten tun. All diese unglaublichen Vorkommnisse widersprechen der weit verbreiteten Meinung, dass die fliegenden Scheiben nur freundliche Besucher aus dem Weltall sind (dies ist eher eine kontrollierte und aufgezwungene Meinung; eingefügt vom Autor). Das Phänomen scheint allumfassend zu sein und sich größtenteils unter unseren Ozeanen und Seen abzuspielen. Haben wir es mit einer Phantomflotte aus einer geheimen Unterwasserwelt zu tun?
Ist das der Grund, warum die US-Marine mehr Geld für die UFO-Forschung ausgibt als die US-Luftwaffe?
1967 gab die Marine 5 Millionen Dollar für ein Suchprojekt im Bermudadreieck aus, bei dem Flugzeuge und spezielle Such-U-Boote zum Einsatz kamen.
1969 wurde das Atom-U-Boot „Nr. 1" mit sieben Mann an Bord und einem Kostenaufwand von 100 Millionen Dollar in aller Stille vom Stapel gelassen. Dieses U-Boot wird streng geheim gehalten, aber die Marine sagt, es sei dazu bestimmt, „die wirtschaftlichen und militärischen Möglichkeiten des Meeresbodens zu erkunden".
Aus: 'Male', November 1970; entnommen aus UN, Nr. 192 , 8/1972

„Atom-U-Boot" Nr. 1 „im Jahr 1969" ist ein offensichtlicher Fehler, Atom-U-Boote gab es bereits vor 1969. Möglicherweise soll ein spezielles Tiefseetauchboot den Feind unter Wasser aufspüren.
Die Art und Weise, wie die US-Marine vorgibt, den Meeresboden zu erforschen, ist die übliche und allgemein angewandte Form der Ablenkung. Wenn die Alliierten beispielsweise ihre aufwendigen, meist militärisch ausgerüsteten „Expeditionen" zum Nord- oder Südpol schicken, geben sie vor, lediglich nach Kohle- oder Erzvorkommen zu suchen oder die Laichgründe des Krills zu erforschen. Wenn sie sich in den Weltraum wagen, geben sie andere harmlose Gründe für ihre Forschungen an. In anderen Fällen sind es kommerzielle Vorwände, und wenn sie militärische Expeditionen ins Bermudadreieck starten, auf das wir später noch eingehen werden, geben sie vor, in dem Gebiet nach ganz bestimmten Anomalien zu suchen, etwa nach starken elektromagnetischen Abweichungen oder ähnlichen nichtssagenden Vorwänden. Tatsächlich ist die Forschung bei diesen Militäroperationen von zweitrangiger, manchmal lediglich ablenkender Natur, wenn sie überhaupt durchgeführt wird. Aber sobald man sich im

Antarktis oder im Dreieck auf der Suche nach deutschen Stützpunkten oder Unterwasserbasen, warum nicht ein paar Wissenschaftler mitnehmen, um Krill zu erforschen? Macht jedenfalls einen recht harmlosen Eindruck.

Bei diesen alliierten Aktionen ging es darum, reichsdeutsche Einheiten zu Lande, zu Wasser und im Weltraum aufzuspüren. Da sich die Alliierten aber seit 1945 der ganzen Welt als Sieger präsentieren und sich feiern lassen, haben sie sich auch dazu entschlossen, die weiteren Bemühungen des Reichs nach 1945 systematisch zu vertuschen oder zumindest zu verschleiern. Die eine große Lüge vom totalen Sieg über Deutschland führt nun zwangsläufig zu vielen kleineren Folgelügen.

Machine Translated by Google

' ('onera1-Anzeigen ' . Bonn, 12. 1 . 1964

Gehen die Untertassen jetzt schwimmen ?

ltvllenkeher itéimer entdedte röltelb-fle Unter-etseieb]ekle

Nicastro/Italien (upi) Diesmal war es kein Flick- und vier Gäste ein Rest "u- Untertasse, eher geaau so vauai<a. liche Licht in der lvteer, beriai- Zurück zu i Uler maöitc. scten el le "D atphine "' ph Inähallche, elmtrtsifr ge- ourh kletterte in einen ßoot

}edezia metallis£fta Rötpa und stellen Sie den erhitzten An1s- ntit je ein äret Antenn en, der v chen Körper rieAgelah- In Wasser um*&wär- ma. Luft sl" sldi sie r a- men. So everyl-l1i be- bered, sei es alles außer f

,#, § jg §g gel qe, p#,. Emee rauchte den Boni

eleCüole*eEsP'mito,der ich" ein Restaurant cm

Ich liebe Thea Metal kö r- per gen&her und einen an£e- rerXsnefiabemitener

leer aahe NicoatTo Go ga-

Sie sind eine der drei Mütter-

Fabrien funktioniert. M lnnTO8R lang Qn tennen berührt.

SÖla9 e rh a l tes na die "Ding" ist verschwunden. A ls felder d as ßoo t am d en aif- getauft und hätte cat- form t unter dem Rücken-ssun9 eines t eizcbteadcg

ß6weifes mit großer ces&Tndi gkei t. Ein tac6nikcr denkt, es f+abg atrh v iejl¢i ch t über

Fer "1eak Waffen eines ländlsdien aas- Mac6r Ähnlich behandelt . Erfahrungen aus Eile gegessen audt \n der Straße von Ivfes- s in einem besbadttet 'ordea.

Rätsel um geheimnisvolle Flugkörper

In vielen Teilen des 1ct \V c1t ivur de n cylin ile rl ö rmige Ob jekte beobachtet

Fe i'scher in de A rk t is u n'1 ii u I dc n Azo re n *ga lie o* ähnliche Beschreibungen

W o a £ i n g l o n U n c o n*e F) u g LO rp er, der in rv o re.n oll e gl eich lou ten d . et soTt zu einem cy li ri o r ist a, zehn Wiss ench< hofrTem Kopfx er b ch an. für Luft q

öoo m sn ä in W osh in g von t N l C A PO ieilre mit, yq $ min deslans ZO sol ther ople ct- in Ol en T a i-

im Sonnenlogbuch wo r - how genannt, - e, n so fet Flug kOr : "e über den Atoren re.he. le n ra en. Er

Ein Nl m mit le lte, ¥°' MJ n u len Ic n g s ich'bc" Schafe de. Wir arbeiteten in der Zeit , in der wir unterwegs waren , um F ggplvehi cle O ug li

$ p tq 4q ri o, Sie i ber ich re n, 61 1e c1e mom69 r e ti ct en Un re n s bold in d c n ve nn g ne n

F1u g c0 rp er honde1r+. neu A rg e r. t: nishe und *bri t* ische W issgn ¥chpf her, die s ic h ir der in to r k lis ou fho Sten, teil\an weiterh n d o u na it, d oß iJn re 1nsJ ru ru en te . On de m un b e- c o i ' n te! FlUg c örpe bee infiu/2t wo rden v n d'

Richard Holl , Leiter des omkrikonizcfischen Forschungsbüros , hat inzwischen einen Artikel in der US - Zeitung darüber veröffentlicht , dass no dcfinit ive serves were found b y fie r e i n ' i ü d ob ' Be rich 4e do rü b er unwofl rech ein - ll c l. < 5 e n : "Die Welt zeigt Ruhm und Ehre . " dit rv ir k lich t G e ¥EhiCh te fi b er

„Nürnberger Nachrichten" vom 13. 7. 1965

n # c i A n \ o rk Tis Q c5 ich1e t. 0 ie

Ich glaube nicht an die außerirdische These, denke aber , dass die UFOs aus dem Erdinneren und aus Hochländern wie der Heide Tibets und den Anden kommen , sowie aus unterirdischen I3asen vor der Westküste und der Ostküste der USA . Der militärische Charakter Ulms ist besonders wichtig für

Mich.

A. Wömer, Ufo-Studio Mayen, Mayen

Leserbrief aus: 'Bunte Illustrierte', Nr. 14, April 1982

„Riesenzigarre" auf dem Meeresgrund

I n einem Tief -r'n etwa 150 M e Bern arse:0J: au£ die adr rsfhl rmcn z's'c ter a von tra li scti c H ri eyscfiif fe, die spezi icl l c A.Mjistik@

ci n U- Do o : hanöel * e . aber dieses Verstummen konnte nicht unterbunden werden . Ich ric- feige dc big \ Yz " Ce.c konnte Luft

Angel ot b!ic'a jcdut b'eher vom ve r:ci i- a t:ngsrr.in'steri-arn Worta- tens no oeh ohn e A nt-

„Schwalmbote"

II F O -b ac hi'i ch t III , h i' . ü é , 19 ö1

Die strategische Bedeutung des Bermudadreiecks

Im Dezember 1944 war die Zerstörung Deutschlands durch die Alliierten in vollem Gange. Um Verluste auszugleichen, wurden sieben amerikanische Bomber nach Italien beordert, um von dort aus gegen deutsche Ziele eingesetzt zu werden. Nach einem kurzen Tankstopp auf den Bermudas befanden sich die sieben Maschinen wieder über dem Atlantik, etwa 480 km östlich, als plötzlich elektromagnetische Störungen in Zündung, Funk und anderen elektrischen Systemen an Bord auftraten. Ein Vorfall, der, wie wir heute wissen, sehr oft mit ‚UFOs' in Verbindung gebracht wird. Von den sieben Bombern konnten nur zwei mit Mühe die Rückreise nach Bermuda antreten. Von den anderen Maschinen fehlt seither jede Spur.

Am 5. Dezember 1945, also fast genau ein Jahr später, starteten fünf TBM Avenger-Bomber vom US-Marinestützpunkt Fort Lauderdale in Florida zu einem vermeintlichen Übungsflug. Die plötzliche Unterbrechung der Funkverbindung zwischen Flughafen und Flugzeug deutete darauf hin, dass den fünf Bombern eine Katastrophe bevorstand. Von den zwei Flugbooten, die zwanzig Minuten später ausgesandt wurden, um die Besatzungen zu suchen und möglicherweise zu retten, kehrte nur eines ergebnislos zurück. Die wohl größte Rettungsaktion der Luftfahrtgeschichte wurde gestartet, doch auch sie blieb erfolglos. Von den fünf Bombern und dem Flugboot wurde nichts gefunden:

Doch trotz einer der intensivsten Suchaktionen der Geschichte, an der 240 Flugzeuge, 67 zusätzliche Maschinen des Flugzeugträgers „Solomon", vier Zerstörer, mehrere U-Boote, 18 Schiffe der Küstenwache, Such- und Rettungsboote, Hunderte von Privatflugzeugen, Yachten und Booten, zusätzliche Flugzeuge des Marineflughafens Banana River und Hilfe von Einheiten der britischen Flotte und Luftwaffe auf den Bahamas beteiligt waren, wurde nichts gefunden.
Täglich wurden durchschnittlich 167 Flüge von morgens bis abends in etwa 90 Metern Höhe über der Wasseroberfläche durchgeführt, 100.000 Quadratkilometer Land und Meer wurden gründlich abgesucht, über dem Atlantik, der Karibik, dem Golf von Mexiko, dem Festland Floridas und den Nachbarinseln, eine Suchzeit von 4.100 Stunden, alle diese Bemühungen brachten keine Ergebnisse – weder Überlebende noch Rettungsflöße, Wrackteile oder Ölteppiche. Die Strände Floridas und der Bahamas wurden mehrere Wochen lang täglich nach identifizierbarem Treibgut abgesucht, das von den vermissten Flugzeugen stammen könnte, jedoch ohne Ergebnis. (22*, S.27)

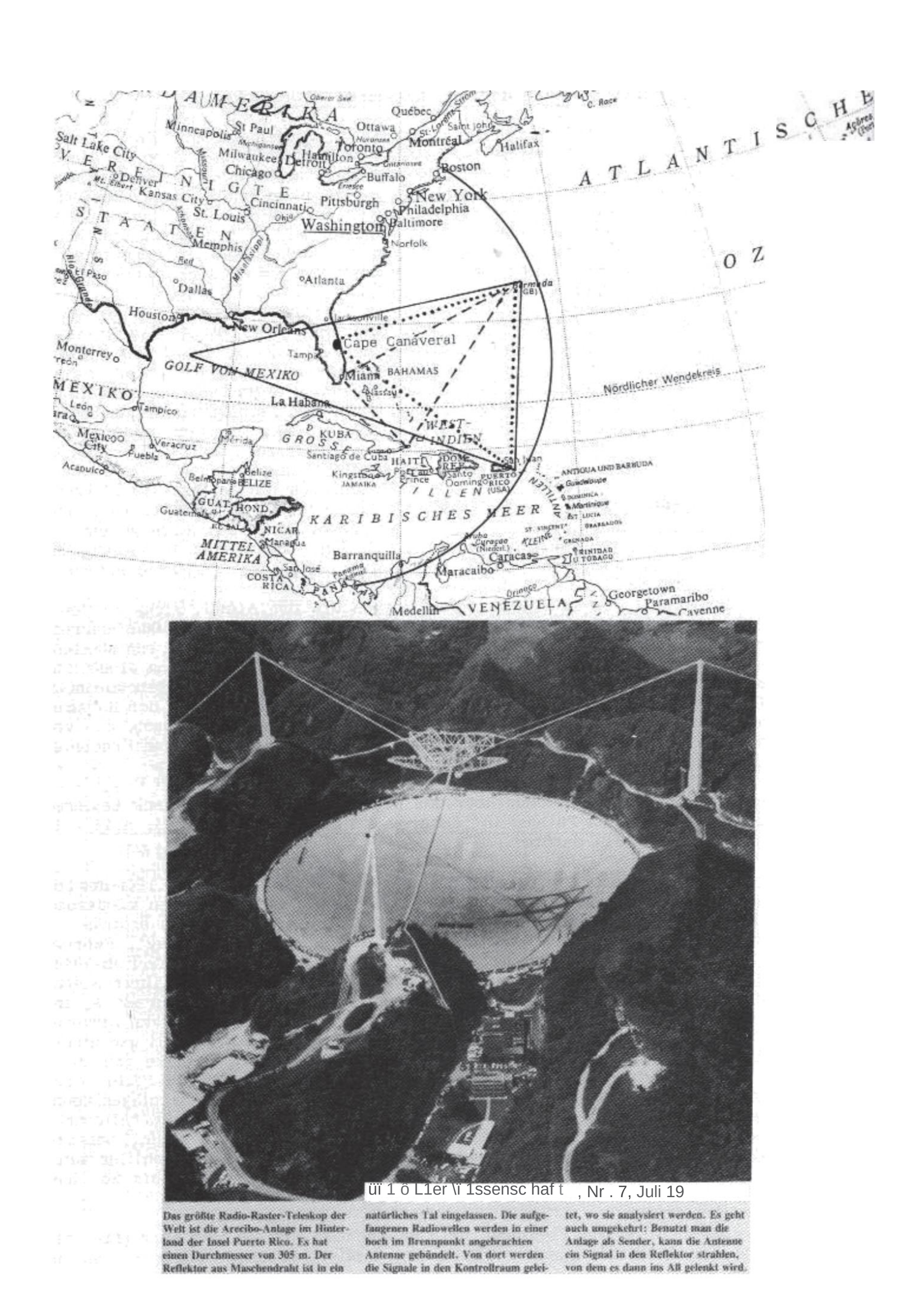
Mit diesen beiden klassischen Fällen beginnen nahezu alle längeren Berichte und Bücher über das berüchtigte Bermuda-Dreieck. Wir berichteten auch in 'Geheime Wunderwaffen', Band II, 5.13 + 17 ff. darüber.

Der Begriff „Bermudadreieck" sei nach dem Verschwinden der fünf TBM-Bomber entstanden, sagen einige. Jean Prachan, David Group und andere behaupten, der freie Schriftsteller und berühmte Erfinder Vincent H. Gaddis habe ihn erstmals in seinem Artikel „Das tödliche Bermudadreieck" in der Zeitschrift „Argosy" im Februar 1964 geprägt. Wie dem auch sei, alle sind sich einig, dass diese außergewöhnlichen, zunächst unerklärlichen Ereignisse 1944/45 begannen. Erst später begannen Autoren – die zur Gruppe der Verheimlicher gehörten – und später auch diejenigen, die sie einfach erzählten, ältere und viel ältere Schiffbrüche einzubeziehen, um den Eindruck zu erwecken, diese Ereignisse seien uralt und daher nichts Neues oder Besonderes für dieses Gebiet. Ungeklärte Schiffbrüche hat es zu allen Zeiten gegeben, und es war leicht, sie in alten

Schiff dokumentiert geeignete Fälle. Aber zu Zeiten der Schiffspiraterie und unzureichender Technik, als Funksysteme ebenso unbekannt waren wie Flugzeugsuchen. Suchaktionen mit Flugzeugen kannte man noch nicht, ungeklärte Fälle waren noch nachvollziehbar. Auch fehlten moderne SOS-Notrufsysteme, die heute auf modernen Schiffen, wenn die Funkzentrale unbemannt ist, bei Schiffsuntergang automatisch einen Notruf absetzen, und zwar bei richtiger Information bis zu einer Wassertiefe von 50-100 m .

Da auf den Bahamas weitaus mehr Schiffe und Flugzeuge verschwinden als auf den Bermudas, argumentiert Prachan, sei der Begriff falsch gewählt. Es handele sich lediglich um ein journalistisches Schlagwort, denn die Ereignisse ließen sich nicht auf dieses Gebiet beschränken. Was auch stimmt, denn die zunehmende Zahl von Berichten über außergewöhnliche Schiffs- und Flugzeugunglücke, einschließlich des spurlosen Verschwindens, ist tatsächlich globaler Natur. Allerdings muss man bedenken, dass es weltweit gewisse Brennpunkte gibt und zu diesen zählt zweifellos das sogenannte Bermudadreieck, das vielleicht wichtigste Gebiet überhaupt.

Machine Translated by Google



üï 1 ö L1er \ï 1ssensc haf t , Nr . 7, Juli 19

Das größte Radio-Raster-Teleskop der Welt ist die Arecibo-Anlage im Hinterland der Insel Puerto Rico. Es hat einen Durchmesser von 305 m. Der Reflektor aus Maschendraht ist in ein natürliches Tal eingelassen. Die aufgefangenen Radiowellen werden in einer hoch im Brennpunkt angebrachten Antenne gebündelt. Von dort werden die Signale in den Kontrollraum geleitet, wo sie analysiert werden. Es geht auch umgekehrt: Benutzt man die Anlage als Sender, kann die Antenne ein Signal in den Reflektor strahlen, von dem es dann ins All gelenkt wird.

Das Bermudadreieck, seltener auch Teufelsdreieck genannt, ist Teil der Sargassosee und liegt unmittelbar vor der Ostküste der USA. Neben der Sowjetunion sind die USA bis heute einer der größten Kriegsfeinde des fortbestehenden Deutschen Reiches und des deutschen Volkes, was sehr wichtig ist. Die Eckpunkte des Dreiecks werden von manchen als Florida/Bermuda/Puerto Rico, von anderen als Florida/ Bermuda/Kuba oder
auch vom Golf von Mexiko über Florida bis nach Bermuda/Puerto Rico (siehe Skizze). Die bessere geografische Markierung wäre meiner Meinung nach ein riesiger Halbkreis, beginnend bei Boston/New York an der US-Ostküste, von dort über Bermuda und Puerto Rico bis zum Panamakanal. Einschließlich der gesamten Karibik, des Golfs von Mexiko und der US-Südküste.
Mit dem Fokus in der Mitte: Bahamas und Cape Canaveral.

Aber bleiben wir beim vorgegebenen Dreieck. Warum werden in diesem Seegebiet mehr 'U-Boote unbekannter Nationalität', mehr 'USOs' und mehr 'UFOs' gesichtet als in anderen Seegebieten? Warum verschwinden hier mehr Flugzeuge und Schiffe als anderswo? Weil es sich hier um ein hochsensibles militärisch-strategisches und nachrichtendienstliches Gebiet handelt. Dies wurde jedoch von der 'Schweigegruppe' bewusst verschwiegen und von uneingeweihten oder unwissenden Autoren einfach ignoriert:

Beginnen wir mit den **Bermuda-Inseln,** die diesem Dreieck seinen Namen geben. Sie wurden bereits im 18. Jahrhundert zu einem britischen Marinestützpunkt ausgebaut und später um einen Luftwaffenstützpunkt erweitert. 1941 verpachtete England zwei weitere Flächen für 99 Jahre an die USA, um dort einen Marinestützpunkt und einen Luftwaffenstützpunkt zu errichten.

Durch einen Vertrag vom 2. September 1940 wurden zudem Teile der **Bahamas** für 99 Jahre von England an die USA verpachtet und von diesen zu einem weiteren Marine- und Luftwaffenstützpunkt ausgebaut. (Vorbereitende Maßnahmen der USA für ihren Kriegseintritt gegen Deutschland.) Obwohl die Bahamas seit 1973 als sogenannte unabhängig gelten, ist das Staatsoberhaupt noch immer die britische Königin.

Puerto Rico ist den USA unterstellt. Die Insel nimmt eine strategisch wichtige Position als östliche Flankenverteidigung der USA ein; einerseits mit dem Kriegshafen San Juan auf der Insel und andererseits mit dem Marinestützpunkt Saint Thomas auf den Virgin Islands im Osten (Meyers Lexikon, 1940).

Puerto Rico ist zudem Knotenpunkt sämtlicher Unterseekabelverbindungen (Telefon) für die gesamte US-Ostküste, insbesondere für New York (Zentrum der jüdischen Bankster) und Washington D.C. (Regierungssitz der Gangster, von vielen Amerikanern auch verächtlich 'Chicago Boys' genannt), verbunden über Bermuda, sowie für den Bundesstaat Florida mit dem US-Weltraumzentrum Cape Canaveral. Auch als Verbindung zum südamerikanischen Kontinent über Caracas (Venezuela).

Das Wichtigste auf dieser Insel ist wohl die weltgrößte Radiorasterteleskopanlage, die 1964 in einem Becken bei Arecibo errichtet wurde und einen Durchmesser von 305 Metern hat. Um die Anlage harmlos wissenschaftlich erscheinen zu lassen, wurde sie von der Cornell University gebaut, aber gleich nach Fertigstellung vom US-Kriegsministerium (Pentagon) übernommen. Am 8. April 1960 begannen die Amerikaner mit dem Projekt **OZMA, um** 'Kontakt mit außerirdischer Intelligenz' aufzunehmen, wie es in der Öffentlichkeit verharmlost wurde.
Projekt OZMA wurde am 28-Meter-Teleskop auf Green Bank gestartet, aber nach Fertigstellung der wesentlich größeren und leistungsstärkeren Anlage auf Puerto Rico dorthin verlegt. Die via OZMA erzielten Ergebnisse wurden vom Pentagon sofort für geheim erklärt. (21*, S.139-142)

Warum meinen Sie? Weil es tatsächlich darum geht, den internen Nachrichten-CODE der sogenannten UFOs zu knacken! Es ist bekannt, dass der Funk-CODE der deutschen Wehrmacht durch Hinterlist von den Alliierten geknackt werden konnte, es ist aber auch bekannt, dass der deutsche Marine-CODE bis heute nicht einmal entschlüsselt werden konnte. Angesichts der technischen Fortschritte des Deutschen Reiches vor und nach 1945 (UFOs, USOs) ist zudem fraglich, ob die bekannten Wellenbereiche überhaupt noch genutzt wurden, oder ob es gar gelungen ist, den üblichen Funk völlig zu überwinden und stattdessen Möglichkeiten zu erschließen, die jenseits der herkömmlichen Wissenschaft liegen. In vielen alliierten und anderen Ländern gibt es schon seit langem Bestrebungen, mit Hilfe von Radioteleskopen und anderen Techniken die ‚Außerirdischen', oder wie sie manchmal genannt werden, die **‚höheren Intelligenzen** im Weltraum', aber auch in den Weltmeeren, nachrichtentechnisch anzuzapfen. Unter anderem betreibt auch die Sowjetunion, beispielsweise am Radiophysikalischen Institut in Gorki unter der Leitung von Dr. V. Troitsky, ein „Abhörprogramm" gegen die Flugscheiben, allerdings, wie vorsichtig zwischen den Zeilen verlauten lässt, bislang ohne Erfolg.

Die Anlage in Arecibo dient auch als wichtige Kommunikationsverbindung für das Weiße Haus, das Pentagon, das NASA-Kontrollzentrum in Houston (am Golf von Mexiko) und Cape Canaveral; teilweise ist sie mit den Militärsatelliten im Weltraum verbunden. Dies ist wahrscheinlich der Hauptgrund, warum Puerto Rico in mehreren Jahren buchstäblich von „UFOs" überfallen und belagert wurde, oft monatelang.

Über den Bergen von Adjuntas im Landesinneren von Puerto Rico tauchten über einen Zeitraum von drei Monaten wiederholt und fast planmäßig ganze UFO-Schwärme auf. Sie sendeten seitliche Lichtstrahlen aus, flogen in geschlossener Formation (eine deutsche Flugart; vom Autor eingefügt) in geringer Höhe – etwa 300 Meter –, machten präzise rechtwinklige Kurven (für ein Flugzeug unmöglich), schwebten bewegungslos in der Luft und verschwanden dann plötzlich spurlos.
(13*, S.219)
Berlitz beschreibt in seinem Buch „Spurlos" verschiedene UFO-Ereignisse und -Sichtungen auf der Insel und benennt anschließend die Monate August, September und Oktober 1972 für die oben erwähnten Massensichtungen.
Jean Prachan berichtet in „UFOs im Bermudadreieck" über ähnliche Ereignisse aus dem Jahr 1973: Es ist hier wichtig anzumerken, dass 1973 die Karibik, Puerto Rico und der südliche Teil des Dreiecks von einer regelrechten UFO-Welle heimgesucht wurden. Der Höhepunkt dieser „Welle" war im Oktober/November.
„In der Karibik wurden Dutzende Objekte beobachtet, die alle auftauchten und verschwanden."
(8*, S.112)
Um näher ins Detail zu gehen, nehmen wir eine Passage aus ßerlitz' „Spurlos" über die Ereignisse in Puerto Rico: Obwohl Millionen Beobachter aus aller Welt von UFO-Sichtungen berichten, scheinen sie sich auf das Bermuda-Dreieck zu konzentrieren. In Puerto Rico beispielsweise traten sie 1972 so häufig auf, dass es zu schweren Verkehrsstaus kam, weil die Menschen, die durch Fernsehen, Radio und Presse informiert worden waren, auf die Autobahnen strömten, um die UFO-Schwärme und ihre präzisen Manöver am Nachthimmel zu beobachten.
Auf der Heimfahrt von der Demonstration, die sie am Himmel gesehen hatten, erlebten einige Autofahrer noch eine Überraschung. An einem bestimmten Punkt zwischen San Sebastian und Lares (im Inneren der Insel) erschien ein riesiges, tief fliegendes UFO, während gleichzeitig sämtliche Automotoren abgestellt und erst wieder gestartet wurden, als das UFO, nachdem es orangefarbene und rote Lichtblitze bzw. Flammen ausgestoßen hatte, plötzlich senkrecht aufstieg und verschwand.
Zur gleichen Zeit erschien auch in Rio Piedras, einem Vorort von San Juan (wo sich der US-Kriegshafen befindet; eingefügt vom Autor), während einer Geburtstagsfeier im Freien ein riesiges UFO und blendete die Anwesenden mit einem grünlich-blauen Licht.

die es aussendete, als es ganz nahe - etwa 100 Meter über den Partygästen - vorbeiglitt. Zahlreiche andere Menschen beobachteten das Phänomen ebenfalls von nahegelegenen Häusern aus, als das UFO langsam zwischen zwei zwanzigstöckigen Wohnblocks hindurchglitt; mehrere Autos hielten an, weil ihre Motoren ausgingen. Plötzlich erhob sich das seltsame Flugobjekt in einer roten Nebelwolke senkrecht nach oben, änderte die Richtung, nahm Kurs auf ein nahegelegenes Kraftwerk und verschwand schlagartig (wahrscheinlich wurde es in diesem Moment unsichtbar, worauf wir später noch zurückkommen; vom Autor eingefügt). (13*, S.219/220)
Es gibt noch viele weitere Beispiele von der Insel, aber kommen wir zurück zum Thema:
Die Erscheinungen über Puerto Rico beschränken sich keineswegs auf die beiden Jahre 1972/73 und es dürfte überhaupt kein Zweifel daran bestehen, dass dieses wichtige Geheimdienstzentrum der USA ständig von den 'UFOs' angezapft wird, um detailliert über die militärischen und verbrecherischen Atomabsichten des Gegners informiert zu sein. Soviel zu Puerto Rico.

Im Westen grenzt das Bermudadreieck an die amerikanische Ostküste, vor allem an **Florida,** wo sich verschiedene Militärstützpunkte wie Fort Lauderdale, verstreute Raketenabschussrampen und vor allem der amerikanische 'Weltraumbahnhof' befinden. Nicht nur das sowjetische Militär spioniert im Seegebiet vor Florida und beobachtet von Cape Canaveral aus, getarnt durch harmlos erscheinende Handelsschiffe und Fischerboote, alle Operationen und Starts - trotz des alliierten Bündnisses mit den USA. Aber auch hier stehen die Flugscheiben in ständiger Beobachtungsbereitschaft, begleiten bekanntlich damals das US-Apollo-Raumschiff zum Mond und kontrollieren sämtliche Starts und Landungen. Kontrolliert, müsste man besser sagen, denn seit dem **Abschuss** der Challenger ist den Amerikanern offenbar von den 'höheren Intelligenzen' ein Startverbot auferlegt worden, und die Schuld tragen sie selbst. Mit der „Green Box“ an Bord, die Kapseln mit hochgiftigen Substanzen enthielt, die – wie die Tagespresse berichtete – in zwei Sekunden tödlich wirken, planten die Chicagoer Jungs offensichtlich ein weiteres ihrer üblichen Großverbrechen, möglicherweise gegen eine der deutschen Basen am Nord- oder Südpol. Auf die Challenger-Explosion und die Green Box werden wir in der bereits angekündigten nächsten Broschüre über den Weltraum ausführlich eingehen. Bedenken wir auch, dass eine der Hauptaufgaben der deutschen Flugscheibentruppe darin besteht, einen Atomkrieg zu verhindern, was sie seit Jahrzehnten erfolgreich tut.

Das Dreieck wird auch von **Kuba** beeinflusst , das zu einem Zentrum der kommunistischen Krise geworden ist. Hier gibt es sowohl pro-kommunistische als auch pro-amerikanische Agenten, die scheinbar harmlose Fischerboote, Handelsschiffe und private Segelyachten als Tarnung nutzen.

Erwähnenswert ist zudem, dass das gesamte Seegebiet vor der Ost- und Südküste der USA – inklusive des Bermudadreiecks – hinsichtlich des Schiffs- und Flugverkehrs das am stärksten befahrene Gebiet der Welt ist.

Damit haben wir hinreichend dargelegt, dass dieses See- und Inselgebiet von herausragender strategischer und militärischer Bedeutung ist, was auch die ständige Präsenz bzw. Überwachung durch sogenannte UFOs und USOs verständlich macht:
Die Serie von UFO-Sichtungen im Jahr 1972 ist nur deshalb außergewöhnlich, weil es so viele Augenzeugen gab. UFO-Sichtungen dieser Art wurden an der Küste Floridas, auf den Bahamas, in Haiti, der Dominikanischen Republik, Kuba und anderen karibischen Inseln gemeldet.

und über Bermuda und dem Meer zwischen diesen Inseln sind so alltäglich, dass sie im Radio und in der Presse kaum erwähnt werden, wenn sie nur von wenigen Menschen gesehen wurden. Erst wenn Tausende von Menschen dasselbe Phänomen sehen, wird es für die Massenmedien berichtenswert. Aber selbst dann werden sie aufgrund der Häufigkeit solcher Beobachtungen bald vergessen und abgelegt. (13*, S.222)

Allein der Bermuda-Archipel besteht aus 350 Inseln und Inselchen, von denen nur 20 bewohnt sind. Ähnlich verhält es sich auf den Großen Antillen und den Bahamas. Letztere bestehen aus 29 größeren, meist bewohnten Inseln, 660 meist unbewohnten Inselchen und 2.400 Felsklippen und Korallenriffen, die sich von Florida bis 900 Kilometer in südöstlicher Richtung erstrecken. Es ist keine Übertreibung anzunehmen, dass es im gesamten hier abgedeckten Meeresgebiet mehrere Tausend Inseln und Inselchen gibt. Wahrlich ein ideales Gebiet für Unterwasserstützpunkte und Verstecke der USOs und geheime Landemöglichkeiten für Flugscheiben. Aus diesem Grund werden in der einschlägigen Literatur seit Jahrzehnten Spekulationen und sogar Behauptungen über UFO- und USO-Stützpunkte im Bermuda-Dreieck aufgestellt.

Wie Großadmiral Dönitz im Oktober 1944 vor Marinekadetten in Laboe bei Kiel sagte: „Die deutsche Marine hat auch in Zukunft eine besondere Aufgabe zu erfüllen ... Die deutsche Marine kennt alle Winkel der Meere, und es wird eine leichte Aufgabe sein,
... (siehe „Geheime Wunderwaffen“, Bd. I, S. 43)

Das Todesdreieck auf der Landkarte

Tausend Menschen in 20 Jahren verschollen — Flugzeuge erforschen atmosphärische Störungen — Ein unheimlicher Fleck

Von dem SÜDKURIER-Mitarbeiter A. Kenley, Washington

„Projekt Magnet" der US-Marine soll ein Rätsel lösen, welches seit hundert Jahren die Schiffahrt und seit 20 Jahren die Luftfahrt bewegt: Die atmosphärischen und magnetischen Verhältnisse im sogenannten Bermuda- oder Todesdreieck. Seine Basis bildet die 1700 Kilometer lange Luftlinie zwischen Puerto Rico und einem Punkt zwischen West Palm Beach und Orlando an der Ostküste Floridas. Zieht man von ihm und von Puerto Rico auf der Karte Linien zu den Bermuda-Inseln, so erhält man eine 1500 Kilometer lange westliche und 1550 Kilometer lange östliche Seitenlinie. In diesem Dreieck verschwinden seit 100 Jahren Schiffe und neuerdings auch Flugzeuge, ohne Spuren zu hinterlassen.

Ein Unglück vom 5. Dezember 1945, bei welchem fünf Avenger-Torpedobomber mit 20 Mann Besatzung in diesem Raum verloren gingen, ohne daß man Wrackteile fand, lenkte die Aufmerksamkeit des US-Verteidigungsministerium auf das Dreieck. In den Vorfall war noch ein Marineflugboot verwickelt, das zur Suche startete und 20 Minuten später ebenfalls keine Nachricht mehr gab. Im Januar 1948 ging eine Passagiermaschine mit 31 Menschen verloren, welche von den Azoren nach Kuba gestartet war. Eine viermotorige Maschine verschwand im Bermuda-Dreieck am 17. Januar 1949. Im Oktober 1954 war es eine amerikanische Super-Constellation mit 42 Personen an Bord; obwohl sie zwei voneinander unabhängige Funkanlagen hatte, gab sie wie die anderen verschollenen Maschinen keinen Notruf. Am 9. November 1956 ging dort ein Patrouillen-Flugzeug der US-Marine verloren.

Die jüngsten Fälle betreffen drei Flugzeuge und zwei Schiffe. Am 8. Januar 1962 schnitt ein Düsen-Tankflugzeug auf der Route Virginia—Azoren das Todesdreieck und kam nicht über dessen Grenzen hinaus. Am 2. Februar 1963 ging ein Schwefeltanker mit 39 Besatzungsmitgliedern auf der Reise von Beaumont (Texas) nach Norfolk (Virginia) in jenem Raum unter; von ihm wurden noch schwache, aber verstümmelte Signale aufgefangen. Seit dem 1. Juli 1963 wird im Bermuda-Dreieck der Fischereidampfer „Sno' Boy" mit 40 Personen vermißt, von dem sich nach zehntägiger Suche nicht einmal ein Holzstück fand. Im August schließlich flogen aus Florida zwei Strato-Tanker vom Typ KC-135 zu einer Luft-Tankübung aus und gaben vor dem Dreieck noch Positionsmeldung, um dann nichts wieder von sich hören zu lassen.

Keine Leiche gefunden

Das Schiffsregister meldet aus jenem Raum noch mehr Schiffverluste, als dort Flugzeuge verschollen sind. Als man die älteren Bände aufschlug, zeigte es sich, daß seit hundert Jahren dort dauernd Fahrzeuge verschwunden sind, deren Untergang keine Erklärung fand. Ab 1945 forderte das Bermuda-Dreieck rund tausend Menschenleben. Nicht eine Leiche wurde aufgefischt. Das rief eine gemeinsame Aktion der amerikanischen und kanadischen Kriegsmarine ins Leben, das „Projekt Magnet".

Eine Anzahl Super-Constellations mit empfindlichen Meßgeräten beobachten die atmosphärischen und magnetischen Verhältnisse dieser Region. Bereits 1950 hatte ein kanadischer Regierungsexperte bei Versuchsflügen im Dreieck „Schichten von verminderter atmosphärischer Bindung" festgestellt, welche als Abweichungen Kompaß, Funk und elektronische Geräte beeinflussen. Die letzten kanadisch-amerikanischen Messungen ergaben etwas Einmaliges, nämlich „besondere magnetische Kräfte, die nicht von der Erde, sondern von oben kommen", wie es hieß. Anscheinend lösen sie plötzliche Katastrophen bei Flugzeugen und Schiffen aus, die sich hinterher nicht mehr nachweisen lassen.

Eine einzige Andeutung über ihre Art besitzen wir im letzten Funkspruch eines der fünf Torpedobomber, die zusammen am 5. Dezember 1945 abstürzten. Der Flugschwadronsführer sagte mit halb erstickter Stimme: „Wir scheinen verloren zu sein — — alles geht falsch — — seltsam! Auch der Ozean sieht nicht so aus, wie er aussehen sollte..." Damit war die Verbindung für immer unterbrochen.

'Süd-Kurier', Konstanz, 13.3.1964

Im Bermudadreieck verschwunden

'Bild' H.H. 14.8.1985

Lloyds meldet: 20 Schiffe spurlos verschwunden

Spukt es im Bermuda-Dreieck wirklich? Wieder sind zwei indische Frachter mit 44 Seeleuten an Bord spurlos verschwunden.

In den letzten fünf Jahren verschwanden 20 Frachter auf den Weltmeeren. Auch zwei deutsche: Von der „Rugwardersand" (1569 Tonnen) kam am 18. Februar 1981 das letzte Rufzeichen aus dem Mittelmeer, und die „Wheststar" (1205 Tonnen) meldete sich am 6. Mai 1981 zuletzt aus dem Atlantik vor Portugal – kein Brett, kein Tuch kam je zum Vorschein.

Lloyds-Versicherung in London: „Bis heute gibt es keine Erklärung für das Verschwinden." Die Engländer veröffentlichten eine Karte, in der alle seit 1980 verschollenen Schiffe eingezeichnet sind – die meisten im Bermuda-Dreieck. bri

'Oberhessische Presse', Marburg, 4.1.1986

Jedes Jahr verschwinden fünf Schiffe spurlos

Bremen (dpa/vwd). Fünf Handelsschiffe verschwinden durchschnittlich in jedem Jahr ohne eine Spur zu hinterlassen. Obwohl die Rettungseinrichtungen verbessert wurden, gingen von 1975 bis 1984 nach Angaben des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft 52 Handelsschiffe verloren, ohne daß ein Zeuge aufzutreiben war. Insgesamt mußten in diesem Zeitraum weltweit 3 770 Handelsschiffe mit einer Tonnage von rund 15,6 Millionen BRT als Totalverluste abgeschrieben werden. Besonders verlustträchtig waren die Jahre 1979 mit 456 und 1984 mit 327 Schiffen.

...und das sind nur die Handelsschiffe, ohne Kriegsschiffe, ohne Flugzeuge !
...und ferner werden die Angaben zur Verharmlosung nach unten frisiert !

Schiffs- und Flugzeugunglücke sind so alt wie die Seefahrt und Luftfahrt selbst. Jedes Jahr sinken durchschnittlich 250-300 Schiffe auf allen Weltmeeren, die Aufklärungsquote liegt bei 90-95%. Uns interessiert hier die Mehrzahl der ungeklärten Fälle. Schiffe oder auch Flugzeuge, die auf mysteriöse Weise spurlos verschwinden oder treibend, völlig intakt, aber verlassen aufgefunden werden.
Vor den Küsten der USA verschwanden in den Jahren 1974-1976 über 600 Fahrzeuge spurlos, viele davon im Dreieck. (13*, S. 68)

Ähnlich wie im Dezember 1944 und Dezember 1945 befanden sich am 19. Dezember 1946 fünf US-Kampfflugzeuge vom Typ P-47 im Luftraum des Bermudadreiecks. Eine sechste Maschine begleitete den Konvoi und sah ihn in eine Wolke hineinfliegen, doch nur vier der ursprünglich fünf Maschinen tauchten wieder auf. Bei der daraufhin eingeleiteten Suchaktion verschwanden auch zwei der beteiligten B-17, „Flying Fortresses", und wurden nicht geborgen. (14*, S.126)

Superfortress C-54:
Am 3. Juli 1947 verschwand eine C-54 der amerikanischen Armee mit einer sechsköpfigen Besatzung auf einem Routineflug von Bermuda zum Morrison Air Base in der Nähe von Palm Beach. Die letzte bekannte Position des Flugzeugs war etwa 100 Meilen von Bermuda entfernt. Eine sofortige Suchaktion der Armee, der Marine und der Küstenwache zu Wasser und in der Luft deckte mehr als 100.000 Quadratmeilen Meeresoberfläche ab. Es wurden keine Ölteppiche oder Wrackteile gesichtet. (12*, S. 32/33)
Nach der erfolglosen Suche **vermuteten** Vertreter der amerikanischen Luftwaffe, dass ein starker aufsteigender Luftstrom in der Nähe einer Gewitterwolke den Bomber zerstört haben **könnte .** (15*, S. 118; auch 8*; 15*; 16*)

Dann sollte der US Air Force allen Ernstes geraten werden, nur noch zu fliegen, wenn kein Wolkenhimmel zu sehen ist!

Ein weiteres kompliziertes Rätsel war der Verlust von drei Flugzeugen der britischen „South American Airline": Star Dust, Star Tieger und Star Ariel - alle vom Typ Tudor IV. (16*, S. 16) Die **Star Tiger,** ein viermotoriges Passagierflugzeug ..., ein umgebauter Lancaster-Bomber,

verschwand am 29. Januar 1948 auf einem Flug von den Azoren zu den Bermuda-Inseln. An Bord der Maschine befanden sich eine sechsköpfige Besatzung und 25 Passagiere, darunter Sir Arthur Cunningham, Generalleutnant der britischen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg und ehemaliger Kommandant der Zweiten Taktischen Luftflotte. Die Star Tiger sollte auf dem Kinley Airport in Bermuda landen. Kurz vor der ETA (voraussichtliche Ankunftszeit) um 22.30 Uhr übermittelte der Pilot eine Nachricht an den Kontrollturm mit den Sätzen: „Ausgezeichnete Wetter- und Flugbedingungen“ und „Geplante Landung erwartet“. Die Position der Maschine wurde mit 380 Meilen nordöstlich von Bermuda angegeben.

Es gab keine weitere Meldung, aber die Star Tiger erreichte ihr Ziel nicht. Es gab kein SOS, keinen Notruf, keinen Hinweis darauf, dass der Flug nicht unter den besten Bedingungen verlief. Um Mitternacht wurde die Star Tiger als überfällig gemeldet und am nächsten Tag, dem 30. Januar, wurde eine umfangreiche Hilfsaktion gestartet. Dreißig Flugzeuge und zehn Schiffe suchten das Gebiet mehrere Tage lang erfolglos ab. (12*, S. 33; auch 8*; 16*; 12*)

Fast genau ein Jahr später, am 17. Januar 1949, verschwand das Schwesterflugzeug, die **Star Ariel,** unter fast ähnlichen Bedingungen und auf ebenso mysteriöse Weise:
„Position etwa 180 Meilen (290 km) südlich von Bermuda“, meldete Captain McPhee, ein erfahrener Pilot mit 4200 Flugstunden; „Gutes Wetter. Ich gehe rüber auf die Nassau-Frequenz.“

Dies war seine letzte Funknachricht.
Die „Star Ariel“, sieben Besatzungsmitglieder und dreizehn Passagiere wurden nie wieder gesehen.
Zu dieser Zeit fanden in einem Gebiet wenige hundert Kilometer südlich von Bermuda Manöver statt, an denen ein Schlachtschiff, Flugzeugträger, Kreuzer, Zerstörer und andere beteiligt waren. Zwei Zerstörer steuerten sogar eine Stelle 480 Kilometer südlich von Bermuda an, wo ein Passagierflugzeug und ein Bomber der US-Luftwaffe ein grünes Leuchten über dem Meer bemerkt hatten. Tausende Quadratkilometer wurden abgesucht: kein einziger Ölteppich, kein einziges Flugzeugteil, kein einziger Rumpf.
Die Suchaktion hatte jedoch bald ein neues Ziel, das Fischerboot „Driftwood“, das ebenfalls während der Überfahrt von Fort Lauderdale nach Bimini mit fünf Männern an Bord verschwunden war. Doch sowohl die „Star Ariel“ als auch die „Driftwood“ blieben vermisst. (8*, S. 35)
An anderer Stelle betont Prachan erneut dieses eigenartige grüne Leuchten und schreibt: „An diesem Tag, dem 17. Januar 1949, wurde meines Wissens kein UFO gesehen. Man sollte in diesem Zusammenhang aber nicht vergessen, dass zwei Flugzeuge, ein Bomber der US Air Force und ein Passagierflugzeug der britischen Gesellschaft BOAC, die unabhängig voneinander an der Suchaktion beteiligt waren, berichteten, sie hätten dort, wo die Flugzeuge verschwunden waren, ein seltsames grünliches Leuchten auf dem Wasser gesehen. Die Fälle der ‚Star Tiger' und der ‚Star Ariel' sind sich also viel ähnlicher, als die offiziellen Berichte vermuten lassen.

kommt zum Vorschein. Vielleicht liegen beide Flugzeuge nun Seite an Seite irgendwo 8000 oder 9000 Meter unter dem Meer, umgeben von absolut undurchlässigen Stützmauern einer Unterwasserbasis.
Das ist jetzt die Frage.
„Vielen Forschern ist der Zusammenhang zwischen den UFOs und dem Bermuda-Dreieck seit langem bekannt, ein Zusammenhang, der nichts mit Zufall zu tun hat“, schreibt der Korrespondent des „UFO Report“, den ich bereits zuvor zitiert habe.
„Lange“ ist wahrscheinlich etwas übertrieben, da über diese Verbindung erst seit 1973 gesprochen wird. Es ist überraschend, dass es so lange gedauert hat, bis Ihre Verbindung hergestellt wurde, aber man darf nicht vergessen, dass die Öffentlichkeit erst seit kurzem von den Ereignissen im Bermudadreieck erfährt. In bestimmten Kreisen (z. B. in der Armee, der Luftwaffe und unter Matrosen) gab es Gerüchte über die Intervention von UFOs, aber bis 1973 traute sich niemand, dies öffentlich zu sagen. (8*, S. 148; auch 12*; 16*; 17*)

Das andere Schwesterflugzeug, die **Star Dust,** ging 1947 vor der chilenischen Küste verloren.

Januar 1949
Star Ariel

Am 17. Januar verschwand die «Star Ariel», eine Passagiermaschine der British South American Airways Corporation, unter ähnlichen Umständen wie genau ein Jahr zuvor ihre Schwestermaschine, die «Star Tiger». Mit 7 Mann Besatzung und 13 Passagieren startete das viermotorige Flugzeug von Kindley Field, Bermuda, hinein in einen schönen Morgenhimmel zu einem Flug nach Jamaika. Eine Stunde später setzte Flugkapitän McPhee eine Routineflugmeldung nach Bermuda ab: «Wir sind auf Reisehöhe, das Wetter ist gut. Voraussichtliche Ankunftszeit in Kingston wie geplant.» Von der «Star Ariel» wurde nie wieder etwas gesehen oder gehört. Man wußte, daß das Flugzeug zum Zeitpunkt seines letzten Funkspruchs auf Kurs gewesen war, und die Navigationsausrüstung garantierte, daß es auf dem richtigen Weg bzw. nahe daran bleiben würde. Wäre die Maschine auf Grund eines technischen Defektes abgestürzt, wären Wrackteile über ein weites Gebiet verstreut gewesen. Wäre es zu einer Notwasserung gekommen, auf einer wie man weiß sehr ruhigen See, hätte es einige Überlebende geben müssen. Zumindest wären die beiden Rettungsflöße automatisch aus ihren Halterungen in den Tragflächen ausgelöst und gefunden worden. Doch die intensive Suche, die bei ausgezeichnetem Wetter stattfand, war vergebens. Nicht eine Spur der Maschine oder ihrer Passagiere wurde je gefunden.

Eine vom Ministerium für Zivile Luftfahrt durchgeführt Untersuchung war außerstande, die Ursache des Verschwindens zu erklären.

Nach dem Bericht des Ministeriums für Zivile Luftfahrt hatte die Maschine für den 5 1/2-Stunden-Flug Treibstoff für 10 Stunden an Bord. Sie flog mit Rückenwind und hatte eine relativ leichte Ladung. Das Wetter war ausgezeichnet, die Maschine befand sich über der Frostgrenze, ein Vereisen war also ausgeschlossen.*

* Eis kann sich auf einem Flugzeug nur nahe der Frostgrenze bilden. Über der entsprechenden Höhe sind die Wasserpartikelchen gefroren und haften nicht an der Maschine.

Die Besatzung bestand aus sehr fähigen Leuten. Kapitän McPhee hatte 2400 Flugstunden, 2000 davon als Kapitän von BSAA-Maschinen, und er besaß langjährige Erfahrung auf der Route, auf der er verschwand. Die übrigen Offiziere waren erfahren, besonders der Funker war bekannt für seine überragenden Fähigkeiten. Die vier Rolls-Royce-Motoren hatten sich alle in der Vergangenheit bewährt, und es gab keinen Grund für den Verdacht, sie hätten irgendeinen Defekt aufgewiesen. Die De Havilland-Propeller hatten in der Geschichte der Tudor niemals versagt. Die Maschine verfügte über eine komplette Navigationsausrüstung mit mehreren Empfängern und Sendern, Richtungsfindern, einem Radiokompaß und Radar.

Die Rettungsausrüstung bestand aus drei aufblasbaren Schlauchbooten, von denen jedes Platz für 15 – 18 Personen hatte und mit Rettungshilfen bei Seenot, erster Hilfe und einem Funkgerät versehen war. Das Radio im Schlauchboot, das sich im Innern des Flugzeuges befand, hatte einen automatischen SOS-Sender mit einer geschätzten Reichweite bis zu ca. 75 Meilen.

Bei einer evtl. Berührung des Flugzeuges mit Wasser würden durch einen automatischen Schaltvorgang die Schlauchboote aus ihren Halterungen gelöst und aufgeblasen. Schwimmwesten für alle Passagiere und die Besatzung befanden sich an Bord, und zusätzlich zu den regulären Türen gab es 5 Notausgänge für den Ernstfall.

Ein technischer Defekt als Ursache des Unglücks wurde von vornherein ausgeschlossen, da er durch die Art und Weise, wie sich die Tudor in der Vergangenheit bewährt hatte, äußerst unwahrscheinlich schien. Die Maschine war mehr als 350 Stunden ohne Probleme geflogen, die Meteorologen waren sicher, daß es entlang der Route keine Turbulenzen gegeben haben konnte. Hätte ein Konstruktionsdefekt vorgelegen, hätte der bei einer Flughöhe von 6000 m recht niedrige Innendruck wohl kaum zu einem Zerbersten der Maschine geführt.

Die Möglichkeit von Sabotage wurde nicht völlig ausgeschlossen. Man fand jedoch keinen Beweis dafür, daß sie bei einer Katastrophe eine Rolle gespielt haben könnte.

Nach dem Wetterbericht des Königlichen Meteorologischen Instituts gab es keine wetterbedingten Komplikationen irgendwelcher Art. Es gab entlang der Route zwar einige Wolken, doch lagen sie alle beträchtlich unter der Flughöhe. Über den Wolken war die Sicht unbegrenzt, darunter nur leicht beeinträchtigt.

(15*)

Noch vor der Star Ariel startete am 27. Dezember 1948 um 22.30 Uhr eine gecharterte DC-3 von San Juan auf Puerto Rico in Richtung Miami, Florida. Dieser kleine Flugzeugtyp galt bei den Amerikanern lange als das zuverlässigste Flugzeug, das je gebaut wurde. Das Wetter war ausgezeichnet, die Piloten erfahren und Kapitän Robert Linquist, Copilot Ernest Hill Jr, Stewardess Mary Burks, drei weitere Besatzungsmitglieder und 29 Passagiere aus New York City hatten nach einem angenehmen Flug die Lichter von Miami vor Augen. Es dämmerte mittlerweile und um 4.30 Uhr sendete Kapitän Linquist folgende vom Funkturm empfangene Funkmeldung: ‚Wir nähern uns dem Flughafen, ……………………………………………………………………………………… nur noch 50 Kilometer.

Meilen nach SüdenWir können bereits die Lichter von Miami sehen. An Bord ist alles in Ordnung, Wir melden uns später wegen der Landeanweisungen bei Ihnen. Der Kontrollturm bestätigte den Empfang, hörte aber nie wieder etwas von dem Flugzeug, kein SOS-Ruf, keine MAYDAY-Meldung, keine Explosion war zu hören, kein Lichtblitz zu sehen. Das Flugzeug verschwand buchstäblich vor den Augen der Flugsicherung, insbesondere über den Florida Kays, wo die Wassertiefe nur 5-7 Meter beträgt, das Wasser so klar ist, dass der Meeresboden zumindest vom Flugzeug aus sichtbar ist und Wrackteile sofort erkennbar gewesen wären. Doch die sofort eingeleitete Suchaktion blieb erfolglos. 50 Flugzeuge, zehn Schiffe und ein Dutzend kleinere Boote waren an der Suchaktion beteiligt. Armee, Marine und Küstenwache durchkämmten ein Gebiet von 100.000 – nach einer anderen Quelle 300.000 – Quadratmeilen zu Wasser und in der Luft, und wieder wurden weder ein Rettungsring, ein Wrackteil, ein Ölteppich noch irgendeine andere Spur gefunden. Die DC-3 ist bis heute vermisst. (8*; 12*; 15*; 16*; 17*; DNZ Nr. 8/1975)

D. Group fasst diese Flugzeugverluste wie folgt zusammen: „Diese und andere Verluste seit 1947 haben alle grundlegenden Elemente der typischen Verschwinden von Flugzeugen über dem Bermudadreieck: Es ist eine ruhige Nacht. Die Maschine, die sich meist weniger als hundert Kilometer von der Küste entfernt befindet, sendet die letzte Meldung, bevor sie den Luftraum des Dreiecks erreicht. Alles ist in Ordnung, und der Pilot glaubt, pünktlich anzukommen. Erst als innerhalb des berechneten Zeitrahmens für die Landung keine Meldungen mehr eintreffen, wird das Bodenpersonal unruhig und schickt ein Suchflugzeug los. Doch nichts wird gefunden. Die Untersuchungskommissionen sind ratlos. Die Verluste nahmen in den sechziger und siebziger Jahren immer weiter zu. (16*, S. 16/ 17)

1950 war ein ruhiges Jahr. Am 5. April stach der puertoricanische Frachter **Sandra** mit 340 Tonnen DDT an Bord von Savannah im US-Bundesstaat Georgia mit Ziel Venezuela in See und wurde nie wieder gesehen. (15*, S. 148-149 und andere Quellen)
Im März verschwand im nördlichen Teil des Dreiecks eine amerikanische 'Globemaster' auf dem Weg nach Irland und am 9. Juni 1950 eine weitere DC-3, über die uns keine näheren Einzelheiten bekannt sind. (8*; 16*)

Unter den Vorfällen, die sich nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges im Bermudadreieck ereigneten, ist der Verlust des brasilianischen Kriegsschiffes Sao **Paulo** besonders bemerkenswert. Die zur Abwrackung vorgesehene Sao Paulo, die nur eine achtköpfige Aufsichtsmannschaft an Bord hatte, war an zwei Hochseeschleppern festgemacht. Der Konvoi befand sich südwestlich der Azoren. In der Nacht vom 3. auf den 4. Oktober (Druckfehler, sollte November heißen) 1951 verschwand das geschleppte Schiff plötzlich. Wegen rauer See hatte einer der Schlepper in der Nacht des 3. November die Taue losgemacht. Am Morgen
Am 4. November war die See wieder ruhig. Dann bemerkte man, dass die Kabel zum zweiten Schlepper gerissen waren und die Sao Paulo fehlte. Während Flugzeuge und Schiffe nach ihr suchten, traten seltsame Phänomene auf: Unerklärliche Lichter wurden nachts und am frühen Morgen gesichtet, und am nächsten Tag meldeten die Schiffe und Flugzeuge das Auftauchen dunkler Gestalten oder Umrisse auf der Meeresoberfläche, die jedoch bald verschwanden. Von der Sao Paulo oder ihrer Besatzung fehlte jede Spur.

Die meisten Kommentare zu den Ereignissen im Bermudadreieck begnügen sich damit, sie als unlösbare Rätsel darzustellen. Andere jedoch, und diejenigen, die das Phänomen am genauesten untersucht haben, meinen, das unerklärliche Verschwinden von Schiffen, Flugzeugen und Menschen sei mit rational denkenden irdischen oder außerirdischen Wesen verbunden. Diese Ansicht wird von einer wachsenden Zahl von Menschen geteilt, vielleicht weil es keine andere logische Erklärung für das Phänomen gibt. (12*, S.61)
Auch die Untersuchung im Falle des brasilianischen Kriegsschiffes Sao Paulo, das von zwei Schleppern in ein Trockendock gebracht werden sollte und mit der Aufsichtsmannschaft in den Morgenstunden des 4. November 1951 plötzlich aus den Schleppseilen verschwand, schloss die unerklärlichen Lichterscheinungen nicht aus, die in der Nacht vor dem Verschwinden durch eine **Nebelwolke** am Himmel wahrgenommen worden waren . Die Besatzungen der Flugzeuge, die daraufhin eine intensive Suchaktion durchführten, fanden zwar keine Spur des vermissten Kreuzers, gaben jedoch einen merkwürdigen Bericht ab, in dem sie von **ungewöhnlich dunklen Nebelschwaden** bzw. **sehr tief hängenden Wolken** in dem Gebiet sprachen, in dem das Schiff hätte gefunden werden sollen. (13*, S.230 und S.49, sowie 8*, S.191 und 16*, S.196)

Andere Schiffe und Flugzeuge, die nicht verschwunden waren, meldeten manchmal seltsame Instrumentenstörungen und -ausfälle sowie beispiellose **Wetteranomalien.**

Bericht wie: In solchen Fällen erlebten die Besatzungen Fehlfunktionen der Instrumente, sich drehende Kompasse, den Verlust von Antriebssystemen und den Verlust der Kontrolle über ihr Flugzeug oder Schiff sowie einen seltsamen **Feuernebel** oder eine **„milchige Zone“ ,** in der alle Konturen, einschließlich des Horizonts, zu einem **weißlichen Dunst** verschwammen . Trotz alledem gelang es ihnen,
Es gelingt ihnen jedoch, die unheimliche Gegend zu verlassen und ihr Fahrzeug wieder unter Kontrolle zu bringen. (13* , S.60)

7. Juli 1955:
WJ Morris, ein ehemaliger Seemann auf der „Atlantic City“, sah, wie der automatische Steuerantrieb „ein Eigenleben entwickelte“ und das Schiff komplett im Kreis drehte, gleichzeitig war ein **Kugelblitz** zu sehen. Teile der Navigationsausrüstung und der elektrischen Ausrüstung waren nicht mehr einsatzfähig. (18*)

Handelte es sich bei diesem sogenannten Kugelblitz um die unbemannten Feuerbälle, die vor 1945 in Deutschland entwickelt wurden? (Siehe 'Geheime Wunderwaffen' Bd.III, S.15-22) Die Ereignisse im Bermuda-Dreieck scheinen so dramatisch und vor allem so häufig zu sein, dass sich in den USA eine eigene Zeitschrift, 'The Bermuda Triangle Special Report', mit diesen Vorfällen beschäftigt. 1977 berichtete der amerikanische Journalist Rufus Drake über einen Leutnant der amerikanischen Armee namens LeRoy R. Jackson. Wir zitieren aus Jean Prachan: 'UFOs im Bermuda-Dreieck':

Lieutenant LeRoy R. Jackson zögerte jedoch nicht, Rufus Drake alles zu erzählen, was er wusste. Unter anderem erzählte er ihm von einer OV 1 (einem Fotoaufklärungsflugzeug), die über dem Bermudadreieck auf eine **seltsame, sehr dichte Wolkenformation** gestoßen war . Der Pilot der Maschine befand sich über vierzig Minuten in dieser Formation und wurde „wie ein Fußball“ herumgeschleudert. Schließlich beruhigte sich das Wetter und die Maschine erreichte ihr Ziel, allerdings **eine Stunde früher als geplant.** Gemessen am Flugplan, der Windgeschwindigkeit und den Instrumenten hörte eine Stunde einfach auf zu existieren.

Berlitz und andere Autoren haben weitere Fälle von Zeitraffer über dem Bermudadreieck angeführt. Für uns ist das eine völlig fantastische und angesichts des Stands unserer Wissenschaft unglaubliche Behauptung. ...
Wenn das Militär seine Geheimhaltungspflicht nicht so ernst nehmen würde, könnten wir sicherlich noch viele weitere ähnliche Anekdoten anführen. So viele andere seltsame Dinge passieren im Bermudadreieck
Zone:

Funkstille, Wildwasser, Ausfall von Instrumenten und Kompassen, unerklärliche Lufteinschlüsse, Motoren, die „wie von Riesenhand“ geschüttelt werden, optische Anomalien, bläuliches und grünliches Licht, das plötzlich das Cockpit oder den Laderaum des Flugzeugs erhellt, Zerstörung von Stromkreisen, heftige Stürme, aus dem Wasser aufsteigende Rauchwolken usw.
Und dies sind nur einige der Phänomene, die immer wieder auftreten; ... (8*, S.122 /123)

11. Dezember 1970 :
Pilot Bruce Gernon Jr. registrierte **massive Wolkenbildung in Form von Kringeln direkt auf der Meeresoberfläche.** Beim Überfliegen **streikten die magnetischen und elektronischen Instrumente** und er verlor den Kontakt zur Radarkontrolle. Als er sein Ziel erreichte, hatte er den Eindruck, 30 Minuten gegenüber der normalen Flugzeit verloren zu haben.
16. Dezember 1974:
Bei Mike Roxby, Pilot einer Cessna 172, kam es an einem Tag zweimal zu einem Instrumenten- und Funkausfall, der zweite davon mit tödlichen Folgen. Ein überlebender Passagier sagte, der Absturz sei auf eine **„Wolke zurückzuführen, die aus dem Nichts aufgetaucht ist“.** (18*)

Im Laufe eines Gesprächs über das Verschwinden von Schiffen und Flugzeugen im Bermudadreieck äußerte ein Offizier des Dritten US-Marinedistrikts eine weit verbreitete, aber sicherlich inoffizielle Meinung: „Es ist ein echtes Geheimnis. Niemand in der Marine lacht darüber. Wir wussten immer, dass mit dem Bermudadreieck etwas nicht stimmte. Aber niemand konnte herausfinden, was. Anscheinend gibt es keine physikalische oder logische Ursache. Es ist fast so, als hätten sie die Schiffe plötzlich mit einer Art **elektronischem Tarnnetz bedeckt.“**

(12* , S.73)

Nach unserer heutigen Schulwissenschaft, die immer nur das anerkennt, was sie selbst beherrscht oder verstanden hat, dürfte es diese oben beschriebenen Phänomene gar nicht geben. Nicht nur das, die Schulwissenschaft ist, wie die Politik und die Presse, eine Hure. So wie die beiden letzteren den Herrschenden dienen, dient die Schulwissenschaft der Absicherung des Weltbildes der Herrschenden. Grundlegende wissenschaftliche Erkenntnisse kamen deshalb immer nur von Einzelnen, oft von Außenseitern der Wissenschaft. Wie Adolf Hitler sagte: „Die jüdisch-liberale Wissenschaft im Verbund mit der jüdisch-christlichen Religion ist eine Verschwörung, die zerschlagen werden muss.“
Man denke nur an die Schicksale von Kepler, Kopernikus und Galilei. Wer die Grundlagen des Alten Testaments, das jüdisch-orientalische Weltbild, anzweifelt oder gar widerlegt, ist damals wie heute erledigt. Auch Justus von Liebig erkannte zu seiner Zeit die kontrollierte Begrenzung der Wissenschaft, als er sagte: „Wissenschaft beginnt erst dort wirklich interessant zu sein, wo sie aufhört.“
Geistige Verarmung und kontrollierte Verdummung sind jedoch die Grundvoraussetzungen für die seit Jahrhunderten andauernde, schrittweise Versklavung der Menschheit; wobei das Judentum und das Christentum sowie die jüdisch kontrollierten Republiken und Demokratien nur Etappen auf dem Weg zu einer totalen „Eine-Welt“-Diktatur nach jüdisch-kommunistischem Vorbild waren und noch immer sind.

Doch in den zwanziger und dreißiger Jahren begann eine Gruppe, die geistige Enge mittels einer falschen Religion und einer falschen Schulwissenschaft endgültig und dauerhaft zu sprengen. Wie Adolf Hitler in diesem Zusammenhang sagte: ‚Es gibt eine nordische und nationalsozialistische Wissenschaft, die der jüdisch-liberalen Wissenschaft gegenübersteht‘. Deshalb fällt es uns heute so schwer, diese außergewöhnlichen Ereignisse in allen Teilen der Welt, wenn wir uns nicht von den geistigen Fesseln befreit haben, einschließlich der vielen kleinen Nebenwirkungen, zu verstehen und vorbehaltlos einzuordnen.

„Gemäß den Gesetzen der Aerodynamik und wie durch Experimente im Windkanal leicht nachgewiesen werden kann, ist die Hummel nicht in der Lage zu fliegen. Größe, Gewicht und Form ihres Körpers im Verhältnis zur Flügelspannweite machen das Fliegen unmöglich. Doch die Hummel, die diese wissenschaftlichen Fakten nicht kennt, lässt sich davon nicht abschrecken und fliegt trotzdem.

Kehren wir zu den Ereignissen im Bermudadreieck zurück, wobei wir uns aus Platzgründen auf einige interessante Ereignisse beschränken müssen. Erwähnenswert ist auch der Untergang der drei **„Schwefelschiffe“ :**

Am 2. Dezember 1954 verließ die 3.337 Tonnen schwere **Southern Districts** den Hafen Sulphur am Mississippi in Texas, beladen mit Schwefel und mit Ziel Bucksport im US-Bundesstaat Maine.
Das Schiff wurde ursprünglich 1944 als Landungsschiff für Invasionszwecke gegen Deutschland gebaut. Später, nach seiner Umrüstung, wurde es von der US-Marine zum Transport von Schwefel eingesetzt. Höchstwahrscheinlich am 5. Dezember – genau 9 Jahre nach dem Verschwinden der 5 TBM-Bomber – verschwanden auch die Southern Districts vor der Küste Floridas. Die Marine

und die Küstenwache suchte 262.000 Quadratmeilen ohne Erfolg ab. (New York Times, fünf Berichte vom Dezember und Januar 1954/55; 15*, S. 154-156 und andere Quellen).

Anfang Februar 1963 (4.2.63, 1.25 Uhr, letzte Funkmeldung) verschwand das 129 Meter lange Schwefelschiff **Marine Sulphur Queen** der US Navy. Es war ebenfalls ein umgebautes Kriegsschiff aus dem 2. Weltkrieg und befand sich nun mit 15.000 Tonnen flüssigem Schwefel in Stahltanks auf dem Weg von Beaumont in Texas nach Norfolk in Virginia. Die letzte Positionsmeldung des Schiffes kam aus der Nähe der Dry Tortugas. Die Untersuchungskommission der Marine stellte fest, „dass die Navy Sulphur Queen auf offener See verschwand, ohne SOS zu senden", bot jedoch keine gültige Hypothese oder Lösung des Rätsels an (Berlitz). Weitere Quellen: (15*, S. 168-177; 17*, S. 107-112; und andere).

Auf den Tag genau 9 Jahre nach der Abfahrt der Marine Sulphur Queen, nämlich am
Am 2. Februar 1972 zerschellte das Schwefelschiff **VA Fogg** nahe der Küste des Golfs von Mexiko.
Die Reise sollte von Freeport, Texas, knapp 80 Kilometer über das offene Meer an der Küste entlang nach Galveston und von dort über die Schifffahrtsstraße nach Houston gehen.
Vermutlich nach einer Explosion wurde das Schiff Tage später in nur 30 Metern Tiefe gefunden.
(17*, S. 111-113; 16*, S. 17; 18*; 8*, S. 196)

Schießpulver, das heute kaum noch verwendet wird, enthielt 10 % Schwefel. Es stellt sich die Frage: Ist Schwefel für die US-Marine von großer Bedeutung? Oder die andere Frage: Könnte die andere Seite, die „Dritte Macht", an größeren Mengen Schwefel interessiert sein?

Laut jüngsten Augenzeugenberichten färbt sich der Himmel im „Teufelsdreieck" an klaren Tagen schwefelgelb. Das Meer gleicht dann nicht mehr dem Wasser.
Ein ähnlicher unerklärlicher Zerstörungsmechanismus hat amerikanische und russische Raumfahrzeuge auf dem Weg zum Planeten Mars inzwischen achtmal schwer beschädigt usw. (19*)

Das Kabelverlegungs- und „Forschungsschiff" der US-Küstenwache, die Yamacraw, hatte am 8. August 1956 ein ziemlich seltsames und beunruhigendes Erlebnis. Es wurde mit einer „Geisterinsel" konfrontiert, ebenso wie 1974 das Tonnenlegerschiff „Hollyhock" der US-Küstenwache: Obwohl das Schiff (die Yamacraw) Hunderte von Kilometern vom Land – Festland und Inseln gleichermaßen – entfernt war, hielt man die Erscheinung gemessen an ihrer Größe für eine kleine Insel.
Die beiden Männer (vom Sicherheitsdienst) überprüften die Instrumente. Sie funktionierten alle einwandfrei. Als sie merkten, dass sich die Geisterinsel näherte, informierten sie den Kapitän. Er wollte die Erscheinung aus der Nähe untersuchen. Als sie 300 Meter entfernt waren, drehten sie und segelten neben der Geisterinsel entlang, die wie eine riesige Lehmwand aussah. Obwohl es auf dem Radarschirm nicht so ausgesehen hatte, als würde die Erscheinung die Wasseroberfläche berühren, schien sie sich nun auf das Schiff zuzubewegen. Die Höhe der Erscheinung ließ sich nicht bestimmen. Das Schiff steuerte vorsichtig in die nebelartige Wand hinein, die aus **Schwefeldämpfen zu bestehen schien.** Man erkannte, dass nicht einmal das helle Licht der Kohlenlampen diesen Nebel durchdringen konnte. Bald darauf bekamen die Männer an Deck Atembeschwerden. Sie spürten ein Kratzen im Hals. Der Dampfdruck im Maschinenraum begann zu sinken. Gerade als der Kapitän den Befehl zum Wenden gab, durchbrach das Schiff die **„Nebelwand",** 300 Meter von der Stelle entfernt, an der es in den „Nebel" eingetreten war. Als es hell wurde, war der seltsame Nebel verschwunden. (16*, 122-124)

Charles Berlitz, der sich in seinem Buch „Spurlos" auch mit den Yamacraw-Erfahrungen beschäftigt,

spekuliert: „Es ist auch möglich, dass die Yamacraw in die dichten Schwefeldämpfe eines unterseeischen Vulkanausbruchs hineinfuhr", obwohl er zuvor schrieb: „Diese **kompakte Masse,** die weder von Radar noch von starken Suchscheinwerfern durchdrungen werden konnte, war jedoch kein Land, da sie **über** der Wasseroberfläche zu stehen schien und sich endlos in Richtung Himmel erhob und sich in scheinbar großer, aber nicht erkennbarer Entfernung nach Südwesten erstreckte. Diese „kompakte Masse" oder „hoch aufragende Wand" wurde zuerst von Radar entdeckt, konnte jedoch nicht von Radar durchdrungen werden, was bei Schwefeldämpfen eines Vulkanausbruchs nicht der Fall wäre.
Auch die Tatsache, dass es beim Hineinfahren in diese „nebelartige Wand" zu elektromagnetischen Störungen und zum Ausschalten der gesamten Beleuchtung kam, spielte keine Rolle.

Group, vor allem aber Berlitz, berichteten von fünf amerikanischen 'Super Sabre'-Kampfflugzeugen. **Super Sabre'-** Kampfflugzeuge, die unmittelbar nach dem Start auf Bermuda in eine **Wolke** flogen - sie waren kaum 900 Meter entfernt -, aus der jedoch nur vier Maschinen wieder hervorkamen . Der Vorfall wurde sowohl vom Bodenpersonal des Militärflugplatzes als auch von den anderen Flugzeugen und in der Nähe befindlichen Schiffen beobachtet. Victor Haywood arbeitete damals, im Januar 1960, am Satellitenverfolgungsprogramm und schildert den Vorfall hier als Augenzeuge:
Gegen 13 Uhr an einem sonnigen, fast wolkenlosen Tag starteten fünf Super Sabres der amerikanischen Luftwaffe vom Militärstützpunkt in Kindley (St. Davids) auf Bermuda. Der Autor dieser Zeilen beobachtete zusammen mit vier oder fünf anderen, die auf der Insel arbeiteten, den Start mit großem Interesse, da die Super Sabre zu dieser Zeit ein relativ seltenes Flugzeug war - zumindest auf den Bermudas
Bereich.
Die Maschinen hoben aufgrund ihrer Nachbrenner besonders schnell ab, formierten sich und verschwanden etwa eine halbe Meile vor der Küste in einer großen Wolke. Diese Wolke war - zumindest in ihrer zweidimensionalen Ausdehnung - für uns Beobachter vollständig sichtbar. Die fünf Maschinen wurden gleichzeitig auf den Radarschirmen der Flugsicherung verfolgt, wie es die Militärbehörden bei jedem Start und jeder Landung verlangen.
Fünf Kampfflugzeuge flogen in die Wolke hinein und nur vier kamen wieder heraus. Auf den Radarschirmen waren keine Abstürze zu beobachten, obwohl die Flughöhe bereits mehrere hundert Fuß betrug.
Auch wir haben nichts fallen sehen. Nach wenigen Minuten wurde die eine Super Sabre als vermisst gemeldet und eine sofortige Suchaktion eingeleitet. Das Suchgebiet befand sich nur eine halbe Meile von der Küste entfernt, wo das Wasser sehr seicht war. Außer einer Standard-Rettungsweste der amerikanischen Luftwaffe wurde nie etwas gefunden, das darauf hindeutete, dass ein Flugzeug abgestürzt war. Dieser Fund wurde jedoch nie dem vermissten Flugzeug zugerechnet, da unzählige Seeleute und Bootsbesitzer auf Bermuda aufgrund der dort stationierten Tausenden amerikanischen Soldaten illegal im Besitz von Rettungswesten der Luftwaffe waren. Diese bei der Suche gefundene Rettungsweste könnte daher auch anderer Herkunft sein.

Es gab nie eine zufriedenstellende Erklärung dafür, was mit dem Flugzeug und dem Piloten passiert ist.
Es erübrigt sich zu sagen, dass die gründlichen Ermittlungen der amerikanischen Luftwaffe kein Licht in den mysteriösen Vorfall bringen konnten. (13*, S. 158-161)
Berlitz ergänzt diesen Augenzeugenbericht:
Wie bereits erwähnt, verschwinden manchmal mehrere Flugzeuge am selben Tag im selben Bereich des Dreiecks. Gleichzeitig werden von den Besatzungen anderer Flugzeuge Anomalien festgestellt, die nicht verschwinden, manchmal sogar auf derselben Höhe.
gelegentlich handelt es sich dabei um **Feuerbälle,** die gezielt auf Schiffe aus Stahlblech abgefeuert werden.

und vielleicht auch im weiteren Sinne scheinen wir uns in Richtung Flugzeuge aus Leichtmetall zu bewegen.
Der Bericht von WJ Morris, einem ehemaligen Seemann, der heute in Llantrisant, Südwales, in Großbritannien lebt, ist bezeichnend für dieses Phänomen: (13*, S. 160-162)
Berlitz beschreibt nun, wie im Sommer 1955 das Motorschiff **Atlantic City,** auf dem Morris unterwegs war, im Morgengrauen plötzlich anfing, sich im Kreis zu drehen. Augenblicke später sahen er und der wachhabende Offizier einen **„feurigen Ball" ,** der scheinbar auf Kollisionskurs war, aber ohne Geräusche direkt auf sie zukam. Er flog so tief über die Brücke, dass sie sich auf den Boden warfen. Augenblicke später sahen sie, wie er im Meer verschwand und unruhiges Wasser hinter sich ließ.

Der Kreiselkompass, der nach diesem Ereignis seinen Dienst quittierte, sowie der Flüssigkeitskompass mussten im Hafen repariert werden.

Diese unbemannten Feuerbälle, die zu Informationszwecken verwendet werden und deren Durchmesser maximal drei Meter betrug und die in Deutschland vor 1945 entwickelt wurden, haben wir in der HUGIN-Publikation „Geheime Wunderwaffen", Band III, S. 15-23, zusammengefasst. Natürlich können sie keine Schiffe „verschwinden" lassen, aber sie können elektromagnetische Störungen verursachen, da sie anscheinend über dasselbe Antriebssystem wie die bemannten Flugscheiben verfügen.
In diesen sich nicht natürlich verhaltenden „Wolken", aus denen nicht einmal ein einziges der Super-Sabre-Flugzeuge hervorgegangen ist, müsste sich zur Tarnung noch eine Flugscheibe befinden, die diesen Vorgang – wie auch immer er ablaufen mag – bewirkt.

Am 9. November 1956 verschwand ein PBM-Patrouillenflugzeug der US Navy mit einer zehnköpfigen Besatzung in der Nähe der Bermudas. (12*)

Ein Tankflugzeug vom Typ KB-15 der US Air Force auf dem Weg von Langley Field (Virginia) zu den Azoren verschwand am 8. Januar 1962 ohne jegliche Funkverbindung und auf die übliche ungeklärte Weise. (12*)

Am 28. August 1963 verschwanden zwei neue viermotorige Stratotanker des Typs KC-13 der US Air Force auf dem Weg vom Luftwaffenstützpunkt Homestread (Florida) zu einer geheimen Luftbetankungsposition im Atlantik, etwa 550 km südwestlich von Bermuda. (18*; und 12*)

Am 6. Juli 1965 wurden die Besatzung und der Kapitän des norwegischen Supertankers
Jawista wird Zeuge eines spannenden Schauspiels:
Im Bericht des Offiziers heißt es: „Ich lief zum Telefon und rief den Kapitän an. Ohne abzuwarten, bis er antwortete, schnappte ich mir mein Fernglas und lief nach Steuerbord. Dort sah ich ein großes Objekt, das sehr nahe am Achterdeck vorbeiflog, zwischen 200 und 400 Meter hoch und knapp unter den Wolken. Ich konnte den Rumpf des Objekts deutlich erkennen; es hatte die Form einer Zigarre. Ich konnte genau eine Reihe von Luken erkennen, die ein hellgelbes bis orangefarbenes Licht ausstrahlten. Das Schiff hatte keine Positionslichter. Es hinterließ eine zunächst schmale, dann breiter werdende Spur bläulicher Flammen.
Darin befanden sich scheinbar leuchtende Kugeln, und jede von ihnen hinterließ blaue Strahlen, die parallel zur Flugbahn des Objekts verliefen. Die Flugbahn des Lichts war etwa hundert Meter lang. Trotz der Geschwindigkeit und der Tatsache, dass es so nah an uns vorbeiflog, war kein Geräusch zu hören.
Nicht nur der Offizier, sondern die gesamte Mannschaft beobachtete diese Erscheinung, die den Aussagen zufolge aus dem Meer aufgetaucht war. (8*, S. 106)

Am 5. Juni 1965 mussten die Amerikaner eine C-119 Flying Boxcar mit zehn Personen an Bord abschreiben, die im Südosten der Bahamas spurlos verschwand.

und zuvor, am 5. April 1965, erlitt ein zum Frachtflugzeug umgebauter B-25-Bomber mit einer dreiköpfigen Besatzung südöstlich der Tongue of Ocean das gleiche Schicksal. (12*)

Der Schlepper **Southern Cities** verließ mit einem 64 Meter langen Lastkahn den Hafen von Freeport in Texas. In diesem Fall war der Vorgang umgekehrt. Es fehlte nicht der geschleppte Lastkahn mit einer Ladung Chemikalien - dieser wurde in einwandfreiem Zustand, unbeschädigt vorgefunden -, sondern der Schlepper selbst war am 29. Oktober 1966 schlicht nicht mehr da. Auch das Schleppseil war bis zur Verankerungskette unbeschädigt, nur Schlepper und Besatzung waren schlicht nicht mehr da. Im Untersuchungsbericht heißt es: „... da das Schiff keinen Hilferuf absetzte, ist davon auszugehen, dass der Schiffbruch so schnell eintrat, dass eine solche Meldung nicht mehr erfolgen konnte", (12*, S.72). Entweder die übliche Ablenkung, oder Hilflosigkeit der Behörden.

Im Jahr 1967 verschwanden ein Frachtflugzeug **vom Typ Chase YC, 122 ,** ein Leichtflugzeug **vom Typ Beechkraft Bonanza ,** ein weiteres Leichtflugzeug **vom Typ Piper Apache** und am 24. Dezember 1967 die **Witchcraft** (18*). Die Witchcraft, ein kleines hochseetüchtiges Schiff, das als unsinkbar galt, sank blitzschnell in Sichtweite des Hafens und, was besonders erstaunlich war, obwohl sie an einer Hafenboje vor Anker lag. (8*; 12*; 13*; 18*). Allein im Januar 1967 gingen in einer Woche vier Privatflugzeuge verloren. D. Group sprach von einer „schwarzen Woche" (16*).

Unter den vielen Yachten und Segelbooten, die in der Gegend als vermisst gemeldet werden (etwa eines pro Monat), erregte der Fall der
Revonoc ... .Teile
besondere Aufmerksamkeit...(12*,
(S. 69)

Es kommt auch mehrfach vor, dass Kriegsschiffe, wie die modernsten Luxusliner, stunden- oder tagelang völlig lahmgelegt sind, weil Antriebssysteme, Stromversorgungen und andere elektrische oder elektronische Geräte ausfallen oder, noch erstaunlicher, dass sie meilenweit vom Kurs abkommen und – obwohl dies bemerkt und gegengesteuert wird – nichts Effektives dagegen unternommen werden kann:

Die **USS Richard E. Byrd,** ein DDG-Schiffstyp für ferngesteuerte Raketen, verlor im März 1971 auf einer Fahrt im Bermudadreieck den Funkkontakt. In Berlitz finden wir den Augenzeugenbericht von Walt Darlings, einem taktischen Raketenspezialisten der US Navy, der sich auf dem oben genannten Schiff befand:

'...Wir reisten von Norfolk, Virginia, nach Bermuda. Es war eine vier- oder fünftägige ....Trainingsreise zur Vorbereitung auf eine Atlantiküberquerung. Als wir ankamen
Auf unserem Weg nach Osten verloren wir nach und nach alle unsere Kommunikationsmöglichkeiten. Erst fiel das Radar aus, dann die Flugsicherungsanlage, dann der Minendetektor zur Abtastung der Wasseroberfläche, dann das Landlokalisierungsgerät. Wir hatten überhaupt keinen Radarkontakt mehr. Zunächst machte sich niemand Sorgen. Dann machte sich das Gerücht breit, wir näherten uns dem Bermudadreieck. Die Besatzung begann über das Dreieck zu sprechen und zeigte sich besorgt.
Dann verloren wir den Funkverkehr, obwohl man ihn normalerweise auf den langen Wellen empfangen kann - auf den niedrigen Frequenzen von 1500 Kilometern, für die es weltweit spezielle Stationen gibt, damit ein Schiff beispielsweise eine aus Frankreich und eine andere von der afrikanischen Küste empfangen und deren Schnittpunkt und damit einen Bezugspunkt für seine Position bestimmen kann, aber wir hatten überhaupt nichts.
Der Himmel war **dunstig und bedeckt,** sodass wir unsere Position auch anhand der Sterne nicht bestimmen konnten. Auch der elektrische Tiefenmesser fiel aus. Wir hatten 300 Mann an Bord. Viele von ihnen befürchteten, dass wir im Kreis fuhren und unser Ziel nie erreichen würden. Einige von ihnen sagten, dass wir jetzt

herauszufinden, wohin all die Schiffe und Flugzeuge seit dem Zweiten Weltkrieg verschwunden waren. Die Männer wurden sehr nervös, aber es gab keine offizielle Erklärung darüber, was vor sich ging. Nach 9 bis 10 Tagen hatten wir plötzlich Funkkontakt mit Bermuda und kamen an. Die Reise dauerte normalerweise vier bis fünf Tage. Was tatsächlich passiert war, haben wir nie herausgefunden.“ (13*, S. 99/100; auch 16*; 18*)

Im Februar 1955 befand sich die **USS Tigrone** (ein U-Boot und Eisbrecher) auf einer Übung zwischen Puerto Rico und St. Thomas. Obwohl das U-Boot mit fünf Arten von Radargeräten, Sonographen und einem zusätzlichen Kreiselkompass ausgestattet war, kam es sieben Kilometer vom Kurs ab, was einfach nicht hätte passieren dürfen und können.

Unwillkürlich wird hier an die Schiffskatastrophe im Schwarzen Meer Anfang September 1986 erinnert. Der Passagierdampfer 'Admiral **Nachimow'** (die ehemalige 'Berlin' des Norddeutschen Lloyd, die 1947 an die Sowjets übergeben werden musste) kollidierte vor dem Hafen von Noworossijsk mit dem sowjetischen Frachter **'Pjotr Wassjew' .** Explizit wird erwähnt, dass weder Nebel noch Sturm herrschten und die 'Admiral Nachimow' über Radar verfügte. Als sich die Routen beider Schiffe kreuzten, hatten sie rechtzeitig per Funk Kontakt aufgenommen, um ihr Ausweichen abzustimmen.
Doch sie konnten steuern wie sie wollten, beide Schiffe kollidierten und in der Folge sank die „Admiral Nakhimov“. Sie hatte 888 Passagiere und 346 Besatzungsmitglieder an Bord. In der TASS-Meldung hieß es nur: „Es gab menschliche Verluste.“ Als Grund wurde angegeben, dass die Ruderanlage versagt habe. („Ruhr-Nachrichten“, Dortmund, 2. und 3. September 1986)

Am 3. April 1974 fielen während einer Kreuzfahrt im Bermudadreieck sämtliche Antriebs-, Elektro- und Elektroniksysteme auf dem Luxusliner **Queen Elisabeth II aus .** Dieses Schiff hatte die besten Sicherheitssysteme, die je in einem Passagierschiff verbaut worden waren. Nun trieb es hilflos im großen Teich, wie es früher primitive Segelschiffe bei Windstille taten. Die Passagiere wurden zwar für ein paar Tage vertröstet – mit warmen, aber kostenlosen Getränken – dann aber musste ein anderes Passagierschiff gefunden werden, das die nun verärgerten Gäste aufnahm und die Kreuzfahrt fortsetzte. Einem Profifußballer erklärte der Kapitän: „Wir sitzen mitten im Bermudadreieck.“ Die offizielle Erklärung lautete: Aus den Dampfkesseln sei Öl ausgetreten, aber wer das glauben will, soll das gerne glauben. Gegen diese irreführende Erklärung spricht auch die Tatsache, dass ein in einem gewissen Abstand hinter der Queen Elizabeth II fahrender Kutter der US-Küstenwache vor dem Totalausfall mehrfach feststellte, dass das Luxusschiff auf seinem Radarschirm nicht mehr zu sehen war, obwohl es mit bloßem Auge deutlich zu erkennen war. (12*; 13*; 15*; 18*)

Im März 1972 kam es beim US-Zerstörer **Vogelsang** zu ähnlichen Störungen:
Nach Angaben von Besatzungsmitgliedern kam es auf der Rückreise von Puerto Rico in die USA im März 1972 zu einer **unerwarteten Kursänderung** der Vogelsang und sie blieb eine ganze Nacht und einen Teil des folgenden Tages völlig liegen, da alle **elektronischen Systeme ausfielen** und die Kessel keinen Strom lieferten. Die Besatzung wusste nie, was los war. Obwohl das Meer ruhig war und kein Wind wehte,

Nach Angaben der Besatzung ächzte und zitterte die Vogelsang während der Nacht, als würde sie beinahe auseinandergerissen. Kein Bericht über diesen Vorfall wurde veröffentlicht, und nicht einmal die Besatzungsmitglieder erhielten eine Erklärung. Solche Vorfälle sind eine Bestätigung des wiederkehrenden Phänomens von Stromausfällen, elektrischen Störungen und mysteriösen Kräften, die in der Gegend auftreten und oft große und kleine Flugzeuge und Schiffe betreffen und von der Besatzung gemeldet werden.

normalerweise gelangt davon nichts an die Öffentlichkeit, insbesondere nicht, wenn es sich um Marinefahrzeuge handelt. (13*, S.100; 16*)

In dem Bericht: 'Neue Geheimnisse um das Bermudadreieck', DNZ, Nr. 49/1977, heißt es: Flugzeugbesatzungen, die in den letzten beiden Jahren 'aus Angst vor dem Verschwinden' rechtzeitig Ausweichmanöver einleiteten, um trotz strahlend blauem Himmel einem in der Ferne sichtbar **werdenden 'mysteriösen, rasch herannahenden Nebel'** auszuweichen , wollen im Radio ein undefinierbares Surren und Flüstern gehört haben, das immer unruhiger wurde. Von diesen 'Stimmen' gibt es zahlreiche Tonaufnahmen.
Laut Experten deutet der Rhythmus der Geräusche eindeutig darauf hin, dass es sich nicht um atmosphärische Störungen handelte.
Sobald diese Geräusche hörbar werden, wird der gesamte terrestrische Funkverkehr unterbrochen. Eine Kommunikation mit anderen Schiffen oder Flugzeugen oder mit einem Heimathafen, Seehafen oder Flugplatzturm ist nicht mehr möglich.

Aufgrund des anhaltenden Kriegszustandes zwischen den Alliierten einerseits und dem Deutschen Reich andererseits wird man zwar die Vorgänge um das Verschwinden von Kriegsschiffen und Militärflugzeugen verstehen, sich aber zugleich fragen, warum private Flugzeuge, scheinbar harmlose Segelyachten, Fischerboote und Handelsschiffe verschwinden. Ganz einfach, weil sie nur scheinbar ‚privater' Natur sind. Sie werden für militärische, politische und vor allem agenten- und spionagetechnische Tätigkeiten angeheuert und für andere Zwecke eingesetzt, um ganz bestimmte Aufgaben oder Suchaktionen durchzuführen, wie etwa das Aufspüren von UFO-Basen und Landestellen im Bermuda-Dreieck.

Den im Anhang befindlichen Bericht (R.-N., 24.1.1987) über geheime Zirkoniumfracht an Bord der **'Flying Enterprise'** haben wir lediglich als Beispiel herangezogen, um zu zeigen, welch hochkriegsrelevante und gefährliche Fracht scheinbar harmlose Kutter oder andere Kleinschiffe enthalten können.
Vor kurzem wurde in Schweden berichtet, dass die Marine private Fischerboote angeheuert hat, um U-Boote „unbekannter Nationalität" aufzuspüren. Ist es da ein Wunder, dass sie an Kriegshandlungen beteiligt sind?

Welche hochgefährlichen Ladungen auch große Frachtschiffe enthalten können, ist erst seit kurzem wieder bekannt.
Die schwedischen Behörden haben Ermittlungen eingeleitet, weil hoch angereichertes Uran aus Deutschland über Schweden in andere Länder transportiert wurde. In einem anderen Fall gab es "konkrete Hinweise", dass spaltbares Nuklearmaterial aus Lübeck auf finnischen Schiffen geliefert wurde, allerdings **unter Koks versteckt.** (R.-N., 16.1.1988) Aufmerksame Beobachter kamen sehr schnell zu dem Schluss, dass die reichsdeutsche Flugscheibenmacht die nuklearen Absichten und verbrecherischen Pläne der Atommafia genau beobachtete.

Geheime Frachten oder geheime Ziele mit geheimen Missionen sind oft sogar der Besatzung unbekannt; bestenfalls dem Kapitän und einigen mitreisenden „Wissenschaftlern" oder Geheimagenten.
Wer sich in militärische Anlagen einschleicht, muss auch mit Konsequenzen rechnen. In „Geheime Wunderwaffen", Bd. III, S. 79-81 berichteten wir über drei angebliche
Journalisten, die 1975 mit Tauchausrüstung in eine geheime deutsche U-Boot-Basis im Atlantik eindrangen. Sie nutzten auch eine private, gemietete Yacht, die anschließend explodierte. Nur einer der drei „Journalisten" überlebte. Den „UFOs" und „USOs" wurde auch oft vorgeworfen, Menschen in das Bermuda-Dreieck zu treiben, vermutlich als Arbeitssklaven.
Wäre das überraschend in einer Zeit, in der deutsche Soldaten noch in belgischen, niederländischen, französischen und italienischen Gefängnissen eingesperrt waren? In einer Zeit, in der deutsche Kriegsgefangene in sibirischen Arbeitslagern zu harter Arbeit gezwungen wurden? Oder Rudolf Hess in Einzelhaft und

musste in Berlin-Spandau unter unwürdigen Umständen sein Dasein fristen? Vielleicht beobachteten nur alliierte Soldaten und Agenten Dinge, die dem Feind auf keinen Fall bekannt werden durften.

Eine weitere, ebenfalls nicht beweisbare Spekulation besagt, dass geheime Materialbeschaffungen der UFO-Macht die Ursache für verschwundene Flugzeuge und Schiffe seien.
Und wenn dem so wäre? Das gesamte deutsche Volk wurde während des anhaltenden Besatzungszustandes vier Jahrzehnte lang kollektiv als Arbeitssklave für fremde Mächte und Staaten missbraucht und durch Steuereinnahmen ganz erheblich ausgebeutet, auch wenn 90% der medienübersättigten und umerzogenen Bevölkerung dies kaum wahrnehmen können oder wollen. Aber das sind nun einmal die Fakten! Was sind dagegen schon ein paar verlorene Schiffe unserer Gegner? Krieg ist Krieg und sie haben ihn nachweislich gewollt und angeheizt, nicht Deutschland!
Wenn beispielsweise das US-Kriegsschiff 'Vogelsang' oder der Luxusliner 'Queen Elisabeth II' mehrere Tage lang lahmgelegt waren, könnte dies eine indirekte Warnung (der Dritten Macht?) gewesen sein? Entweder an die jeweilige Regierung oder an spezielle Potentaten auf den Schiffen selbst? Auszuschließen war dies jedenfalls nicht. Der Bericht im Anhang: 'UFO-Schock und Rettung im Bermuda-Dreieck' beweist einmal mehr, dass Flugzeuge, Schiffe oder Menschen nicht wahllos angegriffen wurden, sonst wäre es nicht zu dieser Rettungsaktion gekommen.

Mysteriöses Verschwinden einer Kutterbesatzung

Kopenhagen. (dpa) Das Rätsel um das Verschwinden der Besatzung des dänischen Marinekutters „Ternen" konnte bisher nicht gelöst werden. Der Kutter, der am 25. Januar vermißt worden war, wurde fünf Tage später bei der grönländischen Insel Ravns Storoe fünf Meter unter Wasser und 250 Meter vom Land entfernt gefunden. Inzwischen sind alle Räume des gesunkenen Schiffes bis auf die Offiziersmesse von Tauchern untersucht worden. Von der achtköpfigen Besatzung fehlt jedoch jede Spur. Rettungsboote und -floße sind nicht benutzt worden. Der Marinekutter hatte nicht Anker geworfen. Die Untersuchungen ergaben, daß der Motor lief, als das Schiff sank. Die Taucher haben an Bord weder ein Leck noch Spuren einer Explosion entdeckt. Auch eine umfassende Suchaktion auf der nahegelegenen Insel hatte kein Ergebnis. Man entdeckte nicht einmal Spuren, die darauf hätten hindeuten können, daß die Besatzung des Schiffes verlassen hätte.

UFO-Nachrichten, Nr.10, Juli 1957

Fischkutter sollen U-Boote fangen

Stockholm (dpa) - Die schwedische Marine will bei der Jagd nach fremden U-Booten an der Westküste des Landes künftig auch Fischkutter einsetzen und Eindringlinge unter Wasser möglicherweise von Fischern mit deren Netzen fangen lassen. Dies kündigte der stellvertretende Kommandeur des Marinekommandes West, Lars Norrsell, gesten an.

Ruhr-Nachrichten, Dortmund, 16.12.1987

Das Wetter als Waffe!

Künstliche Wettermanipulation ist eine uralte Tatsache, die bis in die Schriften der Antike zurückverfolgt werden kann. Bis heute weiß man, dass Druiden, Medizinmänner und Schamanen in der Lage waren, das Wetter zu manipulieren und in begrenztem Umfang Regen herbeizuführen.
Unter „Wettermagie“ versteht man eine magische Handlung zur Beeinflussung des Wetters; Zauberer und spezielle Wettermacher besaßen diese Fähigkeiten.
„Großer Brockhaus“, Wiesbaden, Ausgabe 1957:
Antike Göttergenerationen werden schon vor Jahrtausenden auf ganz perfekte Weise das Wetter beeinflusst haben, so wie sie nach alten indoarischen Überlieferungen das Fliegen mit Raketenantrieb beherrschten. Das Wissen um diese Techniken ging jedoch in beiden Fällen verloren und wurde erst in jüngerer Zeit auf diesem Planeten wiederentdeckt.
Aus den drei Bänden der „Deutschen Mythologie“ von Jacob Grimm (einem der „Brüder Grimm“) aus dem Jahr 1835 finden wir folgende Hinweise:
Was ursprünglich Göttern, Halbgöttern und Riesen zugeschrieben wurde, nämlich die Erschaffung von **Wind, Sturm** und **Hagel , ...** wurde später menschlichen Magiern zugeschrieben. (22*, Bd. I, S. 530)
Davon ist in unserer Mythologie kaum eine Spur zu finden, die in der griechischen Mythologie so oft vorkommt, dass die Götter, um unbemerkt zu bleiben, einen **Nebel** über sich und ihre Schützlinge **gießen ,** die dem Blick des Feindes entzogen werden sollen ....Man müsste dann

und dass jene Walküren, die wie die serbischen Valkyrien geliebte Helden in der Schlacht beschützen und abschirmen konnten, **Wolken** und **Hagel** in die Luft bringen oder **Tarnkappen** und Helide hinzufügen konnten, deren Wirkung dem von Nebel gleichkam. (22*, Bd. I, S. 274)
Die Nordmänner sagen, dass magisch erzeugtes Wetter görningavedr genannt wird. ....(22*, Bd.I, S.533)
Die Götter erscheinen in **Nebel** und Wolken.................(22*, Bd. III, S. 100)

Wir verwerfen die jüdisch-christliche Lehre, die uns in den vergangenen Jahrhunderten die irrige Vorstellung aufgedrängt hat, auch die weiße Rasse, also die nordisch-germanischen Völker, hätten sich im Laufe der Jahrtausende von einem tierähnlichen Zustand zu ihrem heutigen Zustand „entwickelt“. Die alten Überlieferungen beweisen jedenfalls das Gegenteil. Vielmehr hat eine Regression durch gezielte Vermischung mit anderen rassisch geprägten negroiden und asiatischen Typen stattgefunden. Wenn jedoch andere Menschentypen, selbst wissenschaftliche Vertreter der Adamitenvölker, behaupten, sie seien aus dieser Linie, also vom Tierähnlichen zum Menschenähnlichen, hervorgegangen, so wollen wir ihnen nicht widersprechen, denn sie werden für ihre Herkunft ebenso viele Beweise haben wie die nordischen Völker für ihre. Letztere können ihre Herkunft aus den früheren Göttergenerationen ableiten; dies bedeutet jedoch eine allmähliche Regression. Es kommt also immer auf den Bezugspunkt an. Entscheidend ist, ob die Geschichte aus der Perspektive der einst Überlegenen oder der Unterentwickelten betrachtet wird. Für Christentum, Liberalismus und Kommunismus sollten alle Menschen gleich sein, doch allein unsere fünf Sinne zeigen uns täglich das genaue Gegenteil. Und zwar deshalb, weil das herrschende Prinzip in allen natürlichen Prozessen die Ungleichheit und nicht der Schein von Gleichheit ist! Die wenigen oben angeführten Beispiele aus der nordischen Mythologie geben uns eine fragmentarische Vorstellung von den Möglichkeiten, die höherrangige Götter und Menschen vor Tausenden von Jahren gehabt haben mögen, selbst in

Hinweis auf den Einfluss des Wetters. Die südliche Lehre von der „Höherentwicklung **aller** Menschen“ widerspricht dem völlig und kann uns deshalb in keiner Weise als Maßstab dienen. Nach dieser offensichtlich falschen Lehre dürfte es vor 5, 10, 20 oder 50 Tausend Jahren keine Hochkulturen gegeben haben. Aber es gab sie!

Heute sind durch die moderne Technik viele wetterbeeinflussende Praktiken, die bis ins letzte Jahrhundert nur in der Mythologie zu finden waren, wieder möglich. Gleichzeitig fällt es Völkern, die weit weniger ihrer rassischen Eigenheiten und Traditionen beraubt waren, wie etwa Deutschland vor 1945, viel leichter, etwas Kreatives hervorzubringen und sich grundlegende physikalische oder technische Kenntnisse wieder anzueignen, als entwurzelten und stark bastardisierten Völkerkonglomeraten, wie etwa den USA. Selbst die Fähigkeit zur ‚Erinnerung an sein Erbe‘, die, wie der Name schon sagt, an die noch vorhandenen guten Erbsubstanzen gebunden bleibt, fehlt dann völlig. Große kreative Leistungen sind den großen Genies vorbehalten und diese wiederum entspringen nicht eurasisch-negrischen Mischlingen, wie es die heute die Welt beherrschenden Verfallsmächte anstreben, propagieren und fördern! Dass das deutsche Volk in den Jahren 1933 bis 1945 - vorausgesetzt es verfügte über die entsprechende Führung - zu derartigen militärischen und technologischen Leistungen fähig war und dass eine kleine Elite diese Leistungen auch danach fortsetzte, wundert nur Unwissende über diese Zusammenhänge.

In seinem Buch „Die deutschen Geheimwaffen“ schrieb der Amerikaner Brian Ford über die deutsche Entwicklung vor 1945:
Großes Interesse galt beispielsweise auch endothermen Waffen. Das waren Waffen, die bei ihrer Explosion statt Hitze enorme Kälte erzeugen konnten. Man sprach davon, mit dieser Waffe Gebiete im Umkreis von etwa zwei Kilometern einzufrieren; dann müsse man nur noch schnell alle Lebewesen einsammeln, bevor sie wieder „auftauen“. (23*, S.37)

Der ehemalige deutsche Kriegsberichterstatter und Autor Gerhard R. Steinhäuser berichtete am 5. April 1979 im Artikel „Wissenschaft will deM Wetter auf die Schliche kommen“ der „Neuen Weltschau“ wie folgt:

Und dazu gehört auch die Wetterwaffe. Sie besteht nicht mehr darin, Wolken mit Salz zu bestreuen, um Regen zu erzeugen. Heute geht es um ganz andere Dinge. Der Autor selbst war 1944 Zeuge von Versuchen mit einer deutschen „Kältebombe“, die ein großes Gebiet innerhalb weniger Sekunden in eine Schneewüste verwandeln konnte.

Im DNZ-Bericht vom Februar 1955: ‚Kein Atomkrieg, aber Weltuntergang durch eine kalte Bombe - 276° minus?‘

Südafrika, Indien und Libyen hingegen melden zum ersten Mal in der Geschichte Schneefall.
... sollten die Russen erneut mit ihrer neuen Kältebombe experimentieren? Professor Kapusta entwickelte erst im vergangenen Jahr seine Rac 11, mit der es möglich sein soll, innerhalb weniger Minuten einen Temperatursturz von minus 276 Grad unter Null herbeizuführen.

Doch anderen Angaben zufolge sollen die Sowjets lediglich zwei der deutschen Frostbomben erbeutet, diese bei einem späteren Versuch gezündet und die enorme Wirkung beobachtet haben. Die sowjetische Eigenentwicklung erscheint uns daher sehr fragwürdig; erst recht im Rückblick aus heutiger Sicht.

Ein unserer Meinung nach sehr gut dokumentierter Fall von Wettermanipulation zum Schutz deutscher Truppen beim Rückzug von der Insel Korsika wird in dem Buch „Adler

Die Geschichte wird in „Führerhauptquartier" von Dammert/Kurowski beschrieben. Es geschah am 28. September 1943: Beim Rückzug von der Insel Korsika auf das italienische Festland hatte es im Nordosten der Insel, bei Bastia, große Truppenansammlungen gegeben, weil die Überfahrt per Schiff nicht schnell genug war. Der Feind musste dies bemerkt haben und feindliche Bomber näherten sich, um die hier wartenden deutschen Truppen zu bombardieren. Am 28. September hätte es zu einem schrecklichen Massaker gekommen, wenn nicht Folgendes passiert wäre:
Hier sein (gemeint ist Herbert Dammert) Bericht über eine denkwürdige Episode, die im Nachhinein das Odium des Gekünsteltseins und Unglaubwürdigseins bekam, weil sie einfach zu zufällig war, um zufällig zu wirken: Es war an diesem Tag wieder sehr heiß, der Himmel wolkenlos. Gegen 13.00 Uhr:
Aus der Ferne hörten wir starke Motorengeräusche. Kurz darauf sahen wir eine Formation von etwa 25 viermotorigen Bombern, die sich dem Flugplatz von Norden her näherten. Sie flogen in einer Höhe von höchstens 500 Metern und ich hatte den Eindruck, dass sie gezielt gekommen waren, um unsere gut getarnte Stellung zu bombardieren. Wir waren noch keine 500 Meter von uns entfernt, als es plötzlich zu regnen begann, so dass dicke Wolken über uns hinwegzogen und uns die Sicht auf den Feind versperrten.

Ich rechnete jeden Moment mit dem Abwurf der Bomben. Diese Bombergruppe kreiste mehr als fünf Minuten über uns, bevor sie abdrehte und aus unserem Blickfeld verschwand. Kaum waren die Flugzeuge verschwunden, wurde es schon wieder hell und die Sonne schien. Die Wolken verschwanden ebenso schnell, wie sie gekommen waren. Wir waren alle froh, dass es noch einmal gut gelaufen war.
Zwanzig Minuten später wurden wir erneut durch Motorengeräusche aus dem Süden aufgeschreckt. Als wir hineinspähten, sahen wir, wie dieselbe Bomberformation auf uns zusteuerte. Zu diesem Zeitpunkt waren wir in einem Umkreis von fünf Kilometern um den Flugplatz Bastia und Borgo verteilt. Es gab kein Ausweichen.

Und diesmal schien die Sonne und die anfliegenden Bomber konnten bei bester Sicht ihren Angriff durchführen. Sie befanden sich wieder in etwa gleicher Entfernung und Höhe; kaum waren die viermotorigen Maschinen näher gekommen, als sich die Sonne zum zweiten Mal verfinsterte und schwarze Wolken heranschoben, aus denen ein heftiger Regenguss niederging.
Diesmal kreisten die Hombers länger über uns und der Stadt. Das Dröhnen ihrer Motoren war lange zu hören. Wir konnten die Maschinen ebenso wenig sehen wie ihre Beobachter.

besuchen Sie uns.

Nach etwa zehn Minuten zogen sie unverrichteter Dinge ab. Wieder einmal waren wir erleichtert und dankbar für diesen zweiten Glücksfall, der uns schon vorher wie ein Wunder vorgekommen war. Doch das war nicht alles. Als die Sonne wieder schien und unsere Kleider dampfend trocken waren, kam diese geheimnisvolle Formation ein drittes Mal über die Berge, von wo aus wir Stunden zuvor von der Artillerie beschossen worden waren, heran und es konnte nur noch eine oder zwei Minuten dauern, bis sie ihre Bomben mit Sicherheit abwerfen würden.

Es wurde zum dritten Mal dunkel. Wieder zogen dicke Regenwolken auf und hüllten uns in ihren dichten Tarnmantel. Nach einigen Minuten vergeblichen Suchens und Umkreisens drehte die Bombergruppe ab und kehrte nicht mehr zurück. Aus der Ferne hörten wir das Geräusch abgeworfener Bomben.

Diesen 28. September 1943 mit dem dreifachen Wunder werden meine Männer und ich nie vergessen. An diesem Tag feiern wir alle unseren neuen Geburtstag." (24*, S. 179-181)

Bei dieser dreimaligen, immer nur für sehr kurze Zeit auftretenden, zudem eng begrenzten und immer auf das gleiche, ganz bestimmte Gebiet abgestimmten Schlechtwetterzone kann ein sogenannter ‚Zufall' eigentlich ausgeschlossen werden, zumal diese spontane Wetterverschlechterung auch überaus nützlich war.

es rettete deutsche Soldaten vor der Vernichtung. Unwillkürlich drängt sich mir die - leider nicht zu beantwortende - Frage auf: Haben deutsche Flugscheiben die ersten Versuche der Wetterkriegsführung erprobt und so dieses scheinbare Wunder bewirkt? Könnte man diesem Vorgang nicht noch weitere - wenn auch anders geartete - Beispiele beifügen, so müsste man die Frage verneinen. Wir werden aber an einigen aus der Fülle des Materials ausgewählten Fällen zeigen können, dass die sog. 'UFOs' mit großer Wahrscheinlichkeit auch in den folgenden Jahrzehnten ähnliche Wetterphänomene verursachten.

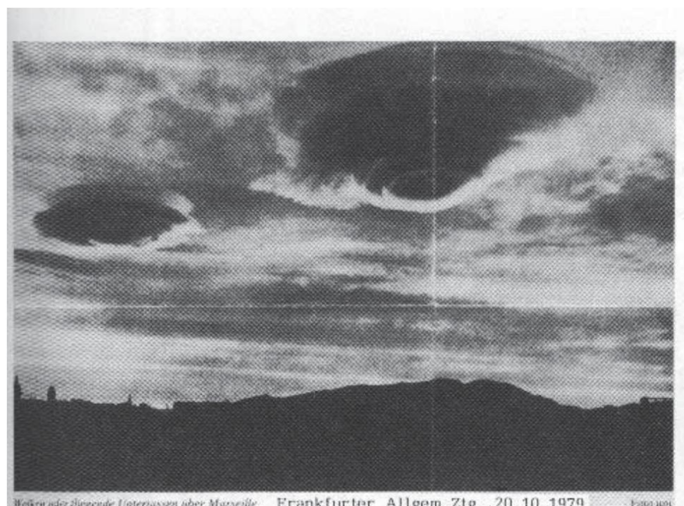
Plötzlich in einen warmen Raum eingebrachte kalte Luft, egal ob natürlichen oder künstlichen Ursprungs, saugt die gesamte Luftfeuchtigkeit aus einem größeren Bereich an. Dies führt zur Wolkenbildung und bei ausreichender Sättigung der Luft zu Regen. (Feuchtigkeit setzt sich bekanntlich immer im kältesten Teil des Raumes ab.)
Im Winter vor allem drinnen am Fenster. Im Kühlschrank am Verdampfer). Zudem hat warme Sommerluft die Fähigkeit viel mehr Feuchtigkeit zu speichern als frostige Winterluft.

Bringt man nun in dieses mit Feuchtigkeit stark belastete warme Mittelmeerklima der Insel Korsika auf irgendeine Weise gezielt Kälte ein, so wird diese künstliche Kältezone der umgebenden warmen Luft - vermutlich in blitzartiger Geschwindigkeit - die Feuchtigkeit entziehen und diese, da kalte Luft weitaus weniger Feuchtigkeit aufnehmen kann, als Regen herabfallen lassen. Ob zur Schaffung dieser Kältezone eine 'Frostbombe' erforderlich ist, die diese Kälte auf chemischem Wege erzeugt, oder ob es auch weitaus einfachere Möglichkeiten gibt, kann nicht mit Sicherheit gesagt werden; in Bezug auf die deutschen Flugscheiben ist jedoch die logische Annahme:
In der UFO-Literatur finden sich genügend Berichte über Nahbegegnungen mit Flugscheiben, die dicht über dem Boden gelandet oder geschwebt sind. Einige der Augenzeugenberichte deuten darauf hin, dass die Flugscheiben eine abstoßende Wirkung hatten - manche Menschen spürten eine unsichtbare Wand zwischen sich und dem unbekannten Flugobjekt -, während andere das genaue Gegenteil berichteten, nämlich eine leichte, unsichtbare, aber anziehende Kraft. Es gibt auch Berichte darüber, dass Menschen in einem sichtbaren Strahlenkegel in das Flugobjekt „hineingesogen“ wurden, und andere, in denen Autos, ja sogar Flugzeuge, wie ein Jojo auf und ab gehoben wurden.
Mit diesem scheinbar selektiven Abstoßungs- und Anziehungseffekt werden die Flugscheiben auch in der Lage sein, kalte Luftmassen aus großen Höhen, etwa aus der Stratosphäre, an sich zu binden und in einem Wirbel in jedes gewünschte erdnahe Gebiet herabzuziehen, um dort eine gewünschte Kältewelle herbeizuführen; etwa als notwendige Voraussetzung für die drei oben beschriebenen Korsika-Wolkenbrüche.

Die deutsche Frostbombe dürfte eine parallele Entwicklung gewesen sein, von der die deutschen Flugscheiben überhaupt nicht abhängig sind.
Die hier in das Kapitel eingefügten 'Wolkenbilder' erscheinen viel zu exakt, zu gleichförmig, zu künstlich, um natürlichen Ursprungs zu sein. Zudem ist bei diesen Wolken ein unnatürlicher Dreheffekt zu beobachten.
Aller Wahrscheinlichkeit nach handelt es sich um Flugscheiben, die sich entweder mit natürlichen Wolken oder künstlich erzeugtem Nebel tarnen. Diese Tarnprozesse ermöglichen es den Flugscheiben auch, leicht verflüchtigende Stoffe wie Nebel oder Wolken an sich zu binden. (Der Dreheffekt wird vermutlich durch den rotierenden Ring um das stationäre Geschoss erzeugt, wie wir aus den Konstruktionsbeschreibungen der deutschen Flugscheiben aus den 1940er Jahren wissen; siehe 'Geheime Wunderwaffen')
(Bd. I).


Fünf Bilder
aus dem schweizer Journal Franz Weber
Nr. 3 · Jan./Feb./März 1988
Unten: Die Originalaufnahme einer Altocumulus lenticularis-Wolke, am 12. 9. 1965 gegen 13 Uhr von einem Schulmädchen bei einem Ausflug in der CSR mit einer Schnappschuß-Kamera fotografiert.
Aus: UFO UFO. Westphal,P.G., dva/Stuttgart 1968

Machine Translated by Google



Wolken oder fliegende Untertassen über Marseille Frankfurter Allgem.Ztg.,20.10.1979 Foto upi

Nr. 3 · Jan./Feb./März 1988

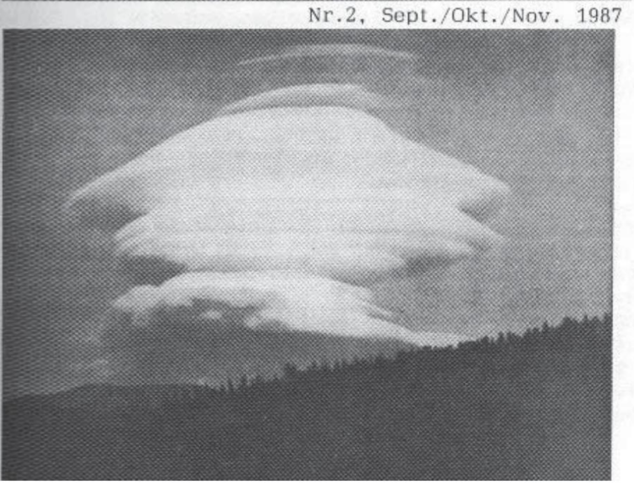


Genausowenig, wie aber alle unidentifizierten Himmelsobjekte Wetterballone oder Meteoriten sind, ist jede seltsame Wolke einfach eine Wettererscheinung. Bei unserem Bild sieht man deutlich ein Raumschiff die Wolke verlassen (dunkle ovale Fläche unterhalb der Wolke).

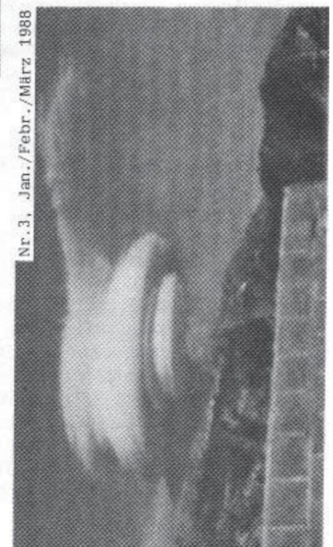
Journal **Franz Weber**



Nr.2, Sept./Okt./Nov. 1987



Nr.3, Jan./Febr./März 1988



Der über die deutschen Flugscheiben-Entwicklungen bestens informierte Ingenieur E. Halik schrieb in den 'Realesoterischen Kurzberichten' der Zeitschrift 'Mensch und Schicksal': "Es gibt eindeutige Hinweise darauf, dass die UFOs in erster Linie(?) zu diesem Zweck eingesetzt werden,

um die Atmosphäre und das Klima bestimmter Regionen zu verändern. Dies wird durch das Versprühen von Metallpartikeln verschiedener Art erreicht, wie beispielsweise Eisenoxid über Mitteleuropa und Skandinavien, Zinnoxid über Südamerika, Kupferoxid über Nordamerika, Rheniumoxid über Indonesien usw. (11*, Nr. 15, 1955)
In Anspielung auf die zur Tarnung mit Nebel überzogenen Flugscheiben führt Ingenieur E. Halik weiter aus: „Ähnlich verhält es sich mit der Veränderung und Beeinflussung von Wettervorgängen. Das synthetische Schlechtwetter der letzten Monate entwickelt sich immer mehr zum ‚Flatterwetter' und die lange Reihe der UFO-Typen wird in jüngster Zeit ergänzt durch reale **UFO-Wolken** und andere Wetterkörper, wie sie etwa über Marsaille fotografiert wurden. (Siehe das hier eingefügte ‚Wolken'-Bild von Marsaille)

Von der Vernebelung des Obersalzbergs gegen Bombenangriffe 1943-45 zur Tarnung von Flugscheiben dürfte es nur ein kleiner Schritt gewesen sein. Wie hat sich die Vernebelung inzwischen weiterentwickelt, sei es als Abwehr- oder Angriffswaffe?
In der Zeitschrift 'Forschung und Erfahrung', Juni/Juli 1958, schrieb FB Marby: "Bereits während des letzten Krieges zielten Versuche der Nazi-Regierung darauf ab, in kleineren oder größeren Feindgebieten Weltraumkälte zu erreichen, jedenfalls eine Temperatur, die alles Leben auslöschen würde. Ob dies durch Fernwirkung oder durch Raketen oder durch Flugzeuge, die diese Feindgebiete überfliegen, erreicht werden sollte, bleibt abzuwarten. Damals gab es auch den Plan, die Meeresoberfläche mittels eines von Flugzeugen über das Meer geblasenen Pulvers in ein Flammenmeer zu verwandeln.


WELT am SONNTAG MEINUNG 8.August 1976

„Wollen wir England mal wieder ein bißchen Nebel spendieren?" ZEICHNUNG: COMMINGS

In heutigen Veröffentlichungen und vereinzelt auch in Presseberichten wird stets der Eindruck vermittelt, der Wetterkrieg werde ausschließlich von den Sowjets und den Amerikanern geführt.
Wir wollen den beiden „Supermächten" diese Möglichkeit nicht absprechen, doch für uns riechen diese Berichte allzu sehr nach Pressemanipulation.
Sie beherrschen sicher verschiedene Methoden, wie zum Beispiel das sogenannte „Cloud Seeding" mittels Flugzeugen, um Wolken frühzeitig und gezielt abregnen zu lassen:

Bis zu vier Leuchtraketen mit je 70 Gramm Silberjodid unter den Tragflächen der Cessna genügen, um eine Wolke als Regen „herabzubringen“. (Ruhr-Nachrichten, Dortmund, 8. Februar 1985, im Artikel: „Hagelschlag wird durch ‚Wolkenimpfung‘ verhindert“)

Der bekannte Amerikaner B. Baker verfasste 1978 in 'CODE, Politisches Lexikon', Zürich, einen mehrseitigen Aufsatz: 'Der sowjetische Wetterkrieg-Angriff'; außerdem 1981 eine Studie, die nur in amerikanischen Publikationen bekannt geworden ist: 'Die Wetterkrieg-Verwüstung von Amerika'. Darin macht er die Sowjets und die prosowjetische Herrscherclique in Amerika (wie die Trilateralen etc.) für den Wetterkrieg gegen die USA verantwortlich, stützt seine Analysen jedoch hauptsächlich auf amerikanische Presseberichte. Er mag diese Desinformation, die von der amerikanischen Presse ausgeht, noch immer glauben. Er mag diese Desinformation, die von der amerikanischen Presse ausgeht, noch immer geglaubt haben.

Im Gegensatz dazu sagte der amerikanische Atomwissenschaftler und ehemalige Oberstleutnant Colonel Thomas E. Bearden, der ähnlich argumentiert, ist meiner Meinung nach ein bezahlter Desinformant, der wahrscheinlich genaue Anweisungen hat, wie die Fakten des Wetterkriegs zu verschleiern sind.

Diese alliierten Verschleierungspraktiken über die Täter des Wetterkrieges - nämlich fälschlicherweise die Sowjets - werden inzwischen auch von der 'nationalen' Presse in der BRD übernommen. 'Deutsche Wochenzeitung', 26. Okt. 1984: 'Der Wetterkrieg im Weltraum; Verändert die **Sowjetunion** das Klima?' In diesem Bericht wurden, wie könnte es anders sein, die Sowjets hinter dem Wetterkrieg vermutet, obwohl gleichzeitig auch die schweren Orkane im Juni 1984 eingestanden wurden, die im Wolgagebiet bis in die östlichen Vororte Moskaus schwere Verwüstungen angerichtet hatten. Als Erklärung für diese Unlogik wird dann schnell ein mögliches sowjetisches Versagen vermutet. Also eine Art sowjetisches Eigentor, eine Selbstverstümmelung! Müsste es da nicht um die Flugscheiben gegangen sein?

Um die globalen strategischen und militärischen Zusammenhänge zu verschleiern, wird alles immer nach nahezu denselben Schablonen abgehandelt:
Wenn mehrere Beobachter eine rotglühende fliegende Scheibe (UFO) horizontal fliegen gesehen haben, macht die Presse daraus ein sowjetisches Raketenteil, das beim Eintritt in die Erdatmosphäre verglüht. Man denke nur an die spektakulären Ereignisse am 23. September.
September 1986, als zwischen 7.25 und 7.35 Uhr morgens Flugobjekte, variierend zwischen 1-15 Stück, über halb Europa und laut Berichten in allen Himmelsrichtungen beobachtet wurden - sogar über Brüssel **kreisend .** Wir haben über 50 Presseberichte zu diesem Ereignis, mit Meldungen aus der DDR, BRD, Holland, Belgien, Luxemburg und Frankreich. Was hat die Presse daraus gemacht?: Sowjetische Raketenteile verglühten beim Eintritt in die Erdatmosphäre, obwohl es mehrere Meldungen über eine horizontale Flugbahn gab.

Wenn die Amerikaner beispielsweise ein Atom-U-Boot im Atlantik verlieren und dies nicht als „Missgeschick“ oder „Unfall“ deklariert werden kann, können nur die Sowjets dafür verantwortlich gemacht werden, obwohl sie – wenn auch insgeheim – immer noch ihre Verbündeten sind. Wenn ein amerikanischer Satellit aus der Umlaufbahn gerät, haben die Sowjets die so genannten „Skalar“-
- In den Ostblockländern dürfte die Argumentation eher umgekehrt sein, und dann sind es die Amerikaner. Man darf bloß nicht zugeben, dass hier eine andere Macht im Spiel sein könnte, eine echte Gegenmacht!

Um Missverständnissen vorzubeugen:
Extreme Wetterlagen und schwere Stürme hat es schon immer gegeben. Wir möchten in diesem Kapitel nicht den Eindruck erwecken, wir müssten für jede Naturkatastrophe, jede anormale Wetterlage sofort eine der Großmächte verantwortlich machen.

Dennoch müssen wir, wenn wir objektiv bleiben wollen, uns – auch wenn uns die Fähigkeit zur Differenzierung noch fehlt – eingestehen, dass nicht alle Wetterlagen noch immer natürlich sind.

Kommen wir noch einmal zu einzelnen Beispielen, vorwiegend aus dem Bermuda-Dreieck, Jean Prachan schildert folgenden Vorfall aus dem Jahr 1975:
Am 3. September 1975 explodierte ein B 52-Bomber der amerikanischen Luftwaffe in der Luft und stürzte in Aiken, South Carolina, ab. Die Maschine hatte kurz zuvor das Bermudadreieck überflogen und die drei Überlebenden der siebenköpfigen Besatzung berichteten, dass die Maschine über dem Atlantik buchstäblich von UFOs „belästigt“ worden sei; der Pilot berichtete von einer schweren **Gewitterwolkenbildung ,** wo der Himmel eigentlich klar hätte sein sollen ... (8*, S.39)

In seinem Buch „Das Bermuda-Dreieck“ beschreibt Charles Berlitz das Verschwinden von Lastkähnen oder auch nur ihrer Besatzung, das oft im Zusammenhang mit der Bildung von Nebel beobachtet wurde:
Auch andere Boote verloren ihre Bargen, teilweise verschwand auch die Besatzung des geschleppten Schiffes. Teilweise lag **eine Art Nebel** über dem zweiten Schiff, während auf dem ersten Schiff ein Ausfall der Kompasse und der elektronischen Ausrüstung zu beobachten war. Man fragt sich, warum von solchen Vorfällen fast ausschließlich von Schleppern berichtet wird und nicht von allein fahrenden Schiffen. Der Grund dürfte darin liegen, dass einzelne Schiffe einfach verschwinden – ohne Zeugen – während die Schlepper am Ende des Seils nahe genug sind, um den Vorfall beobachten zu können. (12*, S.79)

Wetterwaffen werden häufig in Kombination mit anderen Mitteln eingesetzt. Während also hier die geschleppten Schiffe im Nebel verschwanden – höchstwahrscheinlich in Verbindung mit einem Tarneffekt, auf den wir später noch eingehen werden – gab es beim Schlepper selbst lediglich elektromagnetische Störungen. Mit anderen Worten, es fielen lediglich die elektrischen und elektronischen Systeme aus, und es scheint, dass dies auch steuerbar ist, mal stark, mal weniger stark oder nur in bestimmten Bereichen. Man kann feindliche Flugzeuge durch einen Totalausfall der Elektronik schlagartig vom Himmel fallen lassen, man kann aber offenbar auch mit einem Teilausfall eine indirekte Warnung an die jeweilige Flugzeugführung senden.

Ein Erlebnis von Kapitän Don Henry im Jahr 1966 vermittelt ein anschauliches Bild eines Tauziehens zwischen einem Schlepper und einer nicht identifizierbaren Kraft, die bewusst oder unbewusst versuchte, den Schlepper zurückzuhalten. Kapitän Henry ist Eigentümer einer Bergungsfirma in Miami, der „Sea Phantom Exploration Company“, und verfügt über umfangreiche Erfahrungen als Seemann, Navigator und Taucher. ... Hier sein Bericht:

...Wir waren auf dem Rückweg von Puerto Rico nach Fort Lauderdale. Wir waren drei Tage unterwegs und schleppten ein leeres Schiff, das Petroleumnitrat enthielt. Ich war an Bord der Good News, einem 50 Meter langen Schlepper mit 2000 PS. Das Schiff wog 2500 Tonnen und war an einem 300 Meter langen Schleppseil befestigt. Wir hatten die Exumas hinter uns gelassen und erreichten die Tongue of Ocean (Bahamas). Die Wassertiefe betrug etwa 600 Faden. Das Wetter war gut, der Himmel klar. Am Nachmittag ging ich für ein paar Minuten in die Kabine unter der Brücke, als ich einen lauten Schrei hörte. Ich kam auf die Brücke und rief: „Was ist los?“ Das Erste, was ich tat, war, auf den Kompass zu schauen. Die Nadel drehte sich im Uhrzeigersinn wie ein Kreisel. Es gab keinen Grund dafür - der einzige Ort, an dem ich zuvor davon gehört hatte, dass dies passierte,

war im St. Lawrence River in Kingston, wo ein großes Eisenvorkommen oder vielleicht ein Meteorit auf dem Grund die Kompasse durcheinanderbringt. (Anmerkung HUGIN: Eisenvorkommen oder Meteoriten auf dem Grund des Ozeans bringen Kompasse nicht durcheinander, dies ist nur einer der vielen Ablenkungsversuche der „Wissenschaft“ und der Medien, denen Captain Henry offenbar zum Opfer gefallen ist. Der St. Lawrence River in Kanada ist der natürliche Abfluss des Ontariosees und anderer Flüsse. Kingston liegt an der Quelle des St. Lawrence River, aber immer noch im Ontariosee. Hier gehen ganz andere Dinge vor sich. Siehe beigefügten Bericht des National Examiner über UFO-Vorkommnisse im Ontariosee). Ich wusste nicht, was los war, aber irgendetwas stimmte nicht, da war ich mir sicher. Das **Wasser schien aus allen Richtungen zu kommen.** Der Horizont verschwand – wir konnten nicht sehen, wo er war – **Wasser, Himmel, alles verschwamm. Wir konnten nicht erkennen, wo wir waren.** Was auch immer los war, es stahl oder verbrauchte den gesamten Strom aus unseren Generatoren. Die elektrischen Geräte produzierten keinen Strom mehr. Die Generatoren liefen noch, aber wir bekamen keinen Strom. Der Ingenieur versuchte, einen Hilfsgenerator in Gang zu bringen, aber es gelang ihm nicht, einen Funken zu erzeugen.

Ich machte mir Sorgen wegen des Lastkahns. Er war in der Nähe, aber ich konnte ihn nicht erkennen. Es sah aus, als wäre er **von einer Wolke verdeckt und die Wellen um ihn herum waren höher als in anderen Richtungen.** Ich drückte den Gashebel ganz durch. Ich konnte nicht sehen, wohin wir fuhren, aber ich wollte einfach nur so schnell wie möglich von dort weg. Es schien, als ob jemand versuchte, uns zurückzuholen, ohne es wirklich zu schaffen.

Es war, als käme man aus einer **Nebelbank.** Das Schleppseil war straff gespannt - wie beim indianischen Seiltrick - aber man konnte am anderen Ende nichts sehen, alles war von **dichtem Nebel bedeckt.** Ich rannte auf das Hauptdeck und zog am Seil. Das verdammte Schiff kam aus dem Nebel, aber **sonst war nirgendwo Nebel.** Ich konnte sogar elf Meilen weit sehen. In dem **nebligen Gebiet ,** in dem das Schiff feststecken sollte, **war das Wasser unruhig, obwohl die Wellen nicht hoch waren.** Nennen Sie mich, wie Sie wollen - ich bin jedenfalls nicht zurückgegangen, um zu sehen, was los war.

Haben Sie schon einmal gespürt, wie es ist, wenn zwei Menschen in entgegengesetzte Richtungen an Ihren Armen ziehen? Es fühlte sich an, als wären wir an einem Ort, den jemand oder etwas für sich beanspruchte, und jemand oder etwas versuchte, uns davon abzuhalten, dorthin zu gehen, wo wir hinwollten. Frage: Hatte der Horizont eine grünliche Farbe?

Nein, es war milchig. Das ist alles, was ich dazu sagen kann. Farben sind mir egal. Als wir rauskamen, mussten die Batterien aufgeladen werden. Ich habe fünfzig Taschenlampenbatterien verbraucht.

Frage: Haben Sie an das Bermuda-Dreieck gedacht?

Ja, das war das Einzige, woran ich in diesem Moment denken konnte. Ich dachte - mein Gott, ich bin die nächste Nummer in der Statistik!

Frage: Haben Sie schon einmal etwas Ähnliches erlebt?

Nein. Ich habe gehört, dass anderen Leuten so etwas passiert ist, dass ein Schiff samt Besatzung verschwunden ist und das Schleppkabel abgerissen wurde. Ich habe jedenfalls nur dieses eine Erlebnis gehabt. Und das hat mir vollkommen gereicht! (12*, S.80-82)

Im DNZ-Bericht: ‚Neue Katastrophe im Bermuda-Dreieck; U-Boot-Bomber spurlos verschwunden‘ in Nr. 33/1978 heißt es:

Seit dem 26. Februar 1978 ist die Statistik der im Bermudadreieck verlorenen Flugzeuge um einen weiteren Eintrag reicher. Das neue Opfer ist ein Bomber vom Typ Grumman KA-6. Dieser Typ wurde in den 1960er Jahren entwickelt und kann in geringer Höhe Geschwindigkeiten von bis zu 1052 Kilometern pro Stunde erreichen. Seine Aufgabe ist die Bekämpfung von U-Booten, was ihm den Sammelbegriff U-Boot-Bomber einbrachte.

Kurz gesagt geschah Folgendes: Der Bomber war von einem Militärflugplatz im US-Bundesstaat

Virginia und sollte auf dem US-Flugzeugträger "John F. Kennedy" landen,
der etwa 160 Kilometer vor der Ostküste Floridas (also im Bermudadreieck) kreuzte. Der Bomber mit erfahrenen Piloten an Bord war nur etwa 50 Kilometer vom Flugzeugträger entfernt - auf dem bereits alles für die Landung vorbereitet war -, als er gerade noch in der Lage war, in den Äther zu funken: "Wir haben hier ein Problem". Von dem Bomber und der Besatzung ist seitdem nichts mehr zu hören.

gehört oder gesehen. Marinesprecher bezeichneten den Vorfall als „unheimliches Phänomen". Die oben erwähnte „DNZ" liefert eine Erklärung und stellt die Frage:
Oft hüllte eine Wolke oder ein seltsamer Nebel Schiffe und Flugzeuge ein, die dann nie wieder aus diesen **Wolken- und Nebelformationen auftauchten.** Diese Formationen lösten sich allmählich auf und das darin verschwundene Flugzeug oder Schiff existierte nicht mehr.
Der Nebel wird oft als grünlich und die Wolken als röhrenförmig beschrieben. Der Nebel tritt immer plötzlich aus dem Nichts auf und führt zu Fehlfunktionen der Instrumente.
Hatte der Bomber KA-6 ebenfalls ein solches Schicksal? Versagten auch bei ihm sämtliche Navigationsinstrumente?

Diese merkwürdigen Erscheinungen beschränken sich nicht auf Schiffe und Flugzeuge, sondern setzen sich bis in den Weltraum fort, worauf in einem späteren Buch über den Weltraum eingegangen wird. In dem 1978 erschienenen Taschenbuch 'Die Wahrheit über das Bermudadreieck' (Original: "The Dared The Devil' Triangle"), das uns leider nicht vorliegt, schreibt der Autor Adi-Kent Thomas Jeffrey unter anderem über das Mysterium der US-amerikanischen Wettersatelliten, die ihre 'Aktivität' genau über dem Dreieck einstellen und erst wieder aufnehmen, nachdem der Satellit das Dreieck verlassen hat. (DNZ, Nr.33/1978) Ein ähnlicher Abschirmvorgang wurde auch in Bezug auf die Antarktis mehrfach behauptet. Wenn dies zutrifft, und wir neigen aufgrund der uns bekannt gewordenen verschiedenen Zusammenhänge dazu, diese Möglichkeit als sehr wahrscheinlich anzunehmen, dann will diese überaus überlegene Macht offensichtlich nicht, dass ihr die Alliierten auch bei Satelliten in die Karten schauen.
Im längeren Bericht: 'Schwere Kämpfe der USA gegen unbekannte Flugobjekte', DNZ, NR. 20/1978 heißt es, etwas vorsichtig formuliert, bezüglich dieser **Militärsatelliten:**

In den letzten zwei Jahren sind rund 20 amerikanische und russische Satelliten auf unerklärliche Weise spurlos verschwunden. Auslöser war eine Kraft, deren Ursprung völlig unerklärlich ist und die auf intelligente Weise ihr Ziel erreichte.

Im Sommer 1975 behauptete der am Longwood College in Virginia tätige Physiker Dr. Wayne Meshejian, dass Wettersatelliten beim Überfliegen des Bermudadreiecks nicht mehr richtig funktionierten. Die von den Satelliten zur Erde übertragenen Bilder seien völlig schwarz. Auch telemetrische und elektronische Impulse könnten nur schlecht empfangen werden. Lediglich für Infrarotstrahlen sei der Empfang gut. (16*, S.113)

Doch kommen wir zurück zu unserem Thema „Wetter als Waffe". Berlitz gibt in seinem Buch „Spurlos" den Erlebnisbericht des Amerikaners Jerry Osborn wieder und schreibt einleitend:

Einzelne **Wolkenformationen ,** die **allein** in einem sonst wolkenlosen Himmel auftauchten , wurden laut Zeugenaussagen von Patrouillenflugzeugen der amerikanischen Marine beobachtet und fotografiert, obwohl solche Bilder sowohl dem ursprünglichen Fotografen als auch der Öffentlichkeit vorenthalten wurden (Anmerkung HUGIN: Alle diese Verbindungen mit den 'UFOs' oder 'USOs' unterliegen der absoluten Geheimhaltung aller alliierten Militärmächte. Verstöße werden beispielsweise an die

Amerikanisches Militär mit einer Geldstrafe von 10.000 Dollar und bis zu 10 Jahren Gefängnis). Jerry Osborn, der jetzt in Dallas, Texas, lebt, aber in der Navy Air Force diente, wurde 1966 zusammen mit elf anderen Besatzungsmitgliedern eines P3-A-Navy-Flugzeugs Zeuge eines Vorfalls mit **zwei Wolken ,** der eher einem unwirklichen Traum – oder Albtraum – als gewöhnlichen Cumulus-Wolkenformationen glich.

Jerry Osborne, der aus dem Militärdienst ausgeschieden ist und daher frei sprechen kann, erinnert sich lebhaft an dieses seltsame Erlebnis:

Im Januar 1966 war ich auf dem Kindley Field in Bermuda stationiert. Mein Dienstgrad war AX-3, Spezialist für U-Boot-Abwehr. Am 16. oder 18. Januar befanden wir uns auf einem Routine-Patrouillenflug zwischen Bermuda und Puerto Rico. Es war zwischen 1 und 3 Uhr morgens. Die Nacht war klar und die Flugbedingungen waren ausgezeichnet. Wir befanden uns 400 Meilen südlich von Bermuda und flogen auf einer Höhe von etwa 4000 Fuß.

Plötzlich erblickten wir etwa 5 Flugminuten von uns entfernt in fast gleicher Höhe **zwei sehr ungewöhnliche Wolken ;** eine war ein langgestrecktes Dreieck von 250 bis 300 Fuß Länge mit der Spitze nach unten, während die zweite, darüber hängend, die Form einer runden Puderquaste mit etwa 150 Fuß Durchmesser hatte. Beide leuchteten hell. Mein erster überraschter Gedanke oder Vergleich war: „Jemand hat eine Wolke in Form eines riesigen Vanilleeisbechers gemacht und das Eis vom Waffelbecher getrennt."

Ich hatte als Aufklärungsoffizier den oberen Steuerbord-Beobachtungsplatz und hatte freie Sicht. Trotzdem hätte ich meinen Augen nicht getraut, wenn nicht auch alle anderen Crewmitglieder es gesehen hätten. Die in den Wolken hingen einfach da am sonst völlig wolkenlosen Himmel.

Als wir näher kamen, bemerkte ich, dass der Abstand zwischen der „Pulverwolke" und der „Eisschale" etwa 200 Fuß betrug und klar war. Als wir näher kamen, begann unser Pilot, eine Schleife zu drehen, um hindurchzufliegen, aber gerade als wir uns den beiden Wolken näherten und unsere Fotografen Bilder von dieser verrückten Formation machten, blitzte ein heller Lichtstrahl aus der Lücke, überflog das Gebiet, dem wir folgten, einige Sekunden lang und blieb dann an unserem Flugzeug hängen. Der Strahl ließ uns nicht los – insgesamt etwa 6 Sekunden – bis unser Pilot abdrehte, da wir etwas Abstand zwischen uns und das bringen wollten, was auch immer vor sich ging. Als wir zur Basis zurückkehrten, machten wir einen Bericht und gaben alle Fotos ab, die wir gemacht hatten. Wir haben sie nie wieder gesehen und nie etwas von dem Bericht gehört. Später erkundigten wir uns bei unserem Offizier danach. Er sagte, er wüsste nichts darüber. Er schien nicht darüber reden zu wollen, sagte aber, es könnte etwas mit der Reaktion von Raketenstarts zu tun haben. Das könnte möglicherweise die Wolkenbildung erklären, sicher aber nicht den hellen Lichtstrahl aus dem Zwischenraum der beiden Wolken, der auf uns gerichtet war und uns nicht mehr losließ. (13*, S.104/105)

Die Verbündeten im Westen wie im Osten, völlig ohnmächtig und machtlos gegenüber dieser Übermacht, haben die Vogel-Strauß-Politik und die Taktik der Verschleierung über Jahrzehnte zu ihrem obersten Prinzip erhoben. Durch das Schweigeverbot im militärischen Bereich sind auch dort alle verunsichert und jeder nutzt jede Ausrede, um einer Strafverfolgung zu entgehen, wie der Offizier von Jerry Osborn oben. Doch die Wahrheit und die Erkenntnisse brechen immer mehr durch und sind nicht mehr aufzuhalten.

Im Kapitel „Weiße oder feurige Nebel" schreibt Berlitz unter anderem:

Andere Flugzeuge haben in diesen **Dunstwolken seltsame Erfahrungen gemacht.** Dazu gehört der Fall des Piloten Chuck Wakeley (November 1964), der auf einem klaren Nachtflug von Andros nach Miami einen **feurig glühenden Nebel** bemerkte, der plötzlich

an der rechten Tragfläche seines Flugzeuges, breitete sich über den Rumpf und die linke Tragfläche aus und erfasste dann das Instrumentenbrett im Cockpit, wo die Zeiger seiner Instrumente und die elektromagnetischen Geräte völlig „verrückt" spielten, bis schließlich der Pilot selbst zu glühen begann. Uns sind auch mehrere Fälle bekannt, die sich in der Tongue of Ocean, einem 2 Kilometer tiefen Graben zwischen Andros und der Exuma-Kette, ereigneten, wo geschleppte Boote **plötzlich von einer einzelnen Wolke oder lokalem Nebel** eingehüllt wurden , in dem einige der Schiffe und ihre Besatzungen für immer verschwanden. (13*, S.81/82)

Im März 1982 gingen seltsame Meldungen durch die gesamte Weltpresse. Mit Schlagzeilen wie „Geheimnisvolle Wolke umkreist die Erde", Westdeutsche Allgemeine Zeitung, (WAZ), Essen, 4.3.82, oder „Spionageflugzeug soll Rätsel lösen; U-2 bringt Proben aus geheimnisvoller Wolke für NASA zur Erde". (WAZ), 6.3.82 usw.

Diese Wolke, die am 25. Januar zuerst von japanischen Forschern und dann von einer Forschungsstation über Hawaii entdeckt wurde, soll zunächst nur wenige Kilometer breit und unterschiedlich dick sein. In einer Höhe von 16 Kilometern oder etwas mehr hat diese Wolke die Erde wahrscheinlich bereits vier- bis fünfmal umkreist. Ein NASA-Sprecher erklärte: „Alles, was wir bisher wissen, ist, dass ‚etwas' mit einem Gewicht von etwa einer Million Tonnen in der Stratosphäre herumschwebt."
Die NASA beabsichtigte, ein U-2-Spionageflugzeug in die Wolke zu schicken. Einen Tag später erklärte die NASA, die Wolke habe inzwischen gewaltige Ausmaße angenommen und sich über weite Teile Nordamerikas, des Atlantiks und Europas ausgebreitet. (Welt am Sonntag, 7.3.82) Sie sagte auch, diese „Wolke" sei für das menschliche Auge unsichtbar. „Sie wurde angeblich an Laserstrahlen erkannt, die durch die Atmosphäre geschickt und von der Wolke reflektiert wurden."
Zuerst wurden zwei kleinere Vulkanausbrüche auf Neuguinea und in Angola Anfang Januar 1982 dafür verantwortlich gemacht, und dann scheute man sich nicht, auch den großen Vulkanausbruch auf dem Mount St. Helena, der bereits fast zwei Jahre zuvor im Mai 1980 stattgefunden hatte, dafür verantwortlich zu machen. Man sagte uns auch, dass die mysteriöse „Wolke" nicht von einem NASA-Satelliten untersucht werden könne, da dessen Stromversorgung bereits im November ausgefallen sei. (Hat vielleicht eine ausländische Macht daran herumgepfuscht?) Wie dem auch sei, das Flugzeug U-2 musste hochfliegen, kreiste etwa 6 Stunden in 15-18 km Höhe und die heruntergebrachten Proben zeigten, dass die **„Wolke"** aus feinen **Schwefelsäuretröpfchen** bestand . (WAZ, 13.3.1982) Am selben Tag erfahren wir: Eine „neue mysteriöse Wolke in großer Höhe" (WAZ) wurde entdeckt, diesmal in 30 km Höhe. Nun wurde auch zugegeben, dass dies nicht durch Vulkanausbrüche zu erklären sei, nicht zuletzt wegen der Höhenlage. Es erstreckt sich fast um die gesamte Nordhalbkugel, hat also „globale Ausmaße" angenommen und könnte möglicherweise bis zu 20 bis 30 Millionen Tonnen Schwefelsäure enthalten. (Welt am Sonntag, 14.3.82)

Handelt es sich bei dem, was hier geschah, lediglich um ein unbegründetes, übertriebenes, aber dennoch natürliches Phänomen? Oder sollte diese „Wolke" künstlichen Ursprungs sein? Würde die NASA einen Aufklärungsjäger in eine natürliche Wolke schicken, und wäre das dann überhaupt erwähnenswert? Sicherlich nicht. Sollten diese beiden Wolken gegen Satelliten im Weltraum ähnliche Funktionen erfüllen wie die viel kleineren Wolken, die Flugzeuge und Schiffe umhüllten, bevor einige von ihnen ganz verschwanden? Auch dies kann vermutlich ausgeschlossen werden, da die Satelliten in 100, 200 und mehr Kilometern Höhe die Erde umkreisen, die beiden Wolken hingegen erst in etwa 30 km Höhe nachgewiesen wurden.

Wir hatten zuvor gehört, dass Satelliten über der Antarktis und dem Bermuda-Dreieck vorübergehend

aus bisher unbekannten Gründen ihre Spionagetätigkeit einstellen und erst wieder normal funktionieren, wenn sie diese Gebiete hinter sich gelassen haben. Wir erfuhren auch, dass diese beiden riesigen Wolken - obwohl für unsere Augen unsichtbar - die nach oben gesendeten Laserstrahlen reflektierten, gerade weil sie die Wolken nicht durchdringen konnten. Könnte es dann nicht auch, in Umkehrung dieses Vorgangs, möglich sein, dass die Spezialkameras der Satelliten diese Wolken von oben ebenso wenig durchdringen können wie der Laser von unten? Handelt es sich hier um riesige, künstlich ausgedehnte "Wolken", die die Aufgabe haben, bestimmte erdnahe Aktionen von "UFOs" und "USOs" vor den spähenden Augen der alliierten Militärsatelliten zu verbergen?

Gerade zu diesem Kapitel „Wetter als Waffe" fehlt uns derzeit noch entsprechendes, schlüssiges Material. Im Laufe der Zeit werden noch weitere Fakten hinzukommen, die manche unserer Argumente entweder entkräften oder aber weiter bestätigen werden. Einige dieser Ausführungen sollen daher vorerst lediglich als Denkanstöße betrachtet werden.

Warum es in Moskau grün regnete

Sowjetische Wissenschaftler kön-n jetzt ein Phänomen erklären, s am 5. Mai ganz Moskau erstaunte: Grüner Regen fiel damals auf die Sowjethauptstadt. Der Frühling war schuld! Nach dem langen harten Winter waren Bäume und Pflanzen explosionsartig erblüht. Winde wirbelten massenhaft die Blütenpollen in die Luft; färbten die Regentropfen grün.

'Bild'-Zeitung, 19. Mai,1987

Auch die norwegische Zeitung „Agderposten" berichtete über dieses Phänomen:
„Die Bewohner der Region Moskau in der Sowjetunion trauten am 5. Mai dieses Jahres ihren Augen nicht. Der Himmel über ihnen wurde grün und als es zu regnen begann, waren sogar die Tropfen grün. Jetzt haben sowjetische Wissenschaftler das Rätsel gelöst. 80 % des „Regens" waren Pollen und kein Wasser. Der Grund dafür ist der ungewöhnlich späte Frühling in diesem Jahr. In unglaublich kurzer Zeit sind zahlreiche Bäume und Sträucher aufgeblüht. Starke Winde trugen einen Großteil dieser Pollen in die Luft und am 5. Mai regnete es erneut mit dem üblichen Regen. Dies wird in einer Sendung von Radio Moskau berichtet.
Eine haarsträubende Erklärung! Oder vielleicht eine Wetterkriegswarnung an die Sowjets?

Machine Translated by Google

was Nouo timea1ter Nr. 32/ *1918*

Ein "wolks,ochluckte"

unser Aufklärer! Ein finsterer begegnen

La+V'z\gnce W'Bgner. .e 'e/na/g *Räo'arteohnikar* der L/8-z,far/- *ne, beriohteta vor einer Vei-* aämm/ong *von* Phofen lm Afe- *Yineftughafen LemooYe in fi,a- tilarnlen Ober dae zum.egend-* SFE- *Erfahrung seines Pilzes Zelt.*

Wagner erklärte unter anderem:

„Anlan8 the 60ei years *o'ar* I in *a Martnestätlön* 6ei Sen P /ego lst Xa/ #prrzien sfa- tonred ond log enea Abands m// nine Kameradén ' ene *AutfiiBrnngellug*

empfindlichen Apparate an Bord, um eventuelle Objekte auf See oder in der Luft zu entdecken. Plötzlich sahen wir eine blaue Wolke. Der Radar- seAdr alt *allerdlnBa.* feärge- steht. da8 des jef c'ar, i t

gesendet und Gewiofit.beseB.

Wir flogen direkt auf das Ding zu, um es von oben betrachten zu können. Aber als wir näherkamen, begann es mit hoher

vermeidlich schien. Eine oder zwei Sekunden später war das Innere unserer Maschine von einem grellen Licht erfüllt. Icb *erinnere mich genau mialfi* ooch **die erschreckten, gespannten** Gesichter *mefiner* J¢amarao'en. *Xuae9eöen, ich hatte auch Angst, weil wtr* n'uBten)a **nicht, was passieren würde. Eine Kollision drohte. Immer noch von außen angeleuchtet,** *Wir reisten durch einen Nebel* **in die Dunkelheit, während das** O6/e/'t sa/nen rer/e" aui- *u'äfiis#üg torte'etzta.und'd in groß- ß Ného vereahwattd.*

Kurz danach wurde jeder von *u.na* von UFO-Unte/s/rc/ivngs-. Öfen **o'er** aégferufig ***ausBe*-** **fragt, die von allen fast gleichlautende Erklärungen aufnahmen. Aber bis heute habe ich nichts mehr von dieser Sache gehört und habe auch niemals irgendwo einen Bericht in den zahlreichen Artikeln über solche Zwischenfälle gelesen."**

1 te hier Wt 1 m

, 2.2.1988

Suezkanal wurde wegen Sandsturms geschlossen

(dpa) - Der Suezka- ist wegen eines Sandstur-

vor seien

nung des Kanals im Jahre 1975, daß er wegen eines Sandsturms geschlossen wurde. Zuvor waren bereits Kairos internationaler Flughafen und der Hafen von Alexandria geschlossen worden, da die Sichtweite unter 100 m betrug. Die Stürme, sie erreichen bis zum 100 km/h, sollen, so die Meteorologen.

immer noch schön, T4gt, andouetn.

Ruhr-Nachrichten, 31.12.1986

Klirrende Kälte in Sibirien: Minus 57°

Dooku (dpa) - Seit einer Woche ist es in Kutsk Ja- eiskalt . Die Temperaturen rufen Celsius gefallen. D fünf Meter. Die Schule die Kühlung erfolgt ist geschlossen.

Bei extremen ca lta 1stdie Luftqualitätauners t

'Kältenebel Ger Ing kann also Die sog. nur künstlichen Ursprungs sein.

Moskau bleibt unter

N ebl gg ...

o•+s==wim• der Edelsteinfang, e n•.

R.-M. BORNGÄSSER, **Moskau**

Bleischwer und grau hängt der Nebel über Moskau. Kein Sonnenstrahl vermag durch die dicke Wolkendecke zu dringen. Die weißen Scheinwerferlampen der Autos geben nur meterweise die Sicht auf die Straßen frei. Nur schemenhaft vermag man die einzelnen Gestalten an den Haltestellen zu erkennen. Nie zuvor war die Stadt stiller. Der Nebel schluckt alle Geräusche wie Watte, lastet wie eine Glocke über Moskau.

Seit fünf Tagen leidet die Stadt an der Moskwa unter dieser extremen Herbstwitterung. Ein „Jahrhundertereignis", sagen die alten Frauen und hüllen sich fröstelnd noch fester in ihre Mäntel, ziehen das Kopftuch über die Stirn. Der Nebel hat die sowjetische Luftfahrtgesellschaft Aeroflot bereits eine halbe Million Rubel (1,4 Millionen Mark) gekostet. Die Flughäfen in der Sowjethauptstadt blieben auch gestern geschlossen. 35 000 Passagiere, die Hälfte von ihnen Transitreisende, warteten an den drei zivilen Flugplätzen auf ihren Weiterflug. Nach Angaben der amtlichen Nachrichtenagentur Tass bilden die jetzigen Witterungsverhältnisse einen meteorologischen Rekord: Seit 107 Jahren hat es in Moskau nicht mehr so viele Nebeltage gegeben.

Für die meisten Wartenden gibt es keine Hotelplätze mehr. Viele werden in vor Hotels abgestellten Eisenbahnwaggons untergebracht. Sogar ein Pionierlager vor den Toren der sowjetischen Hauptstadt hat man als Nachtlager für die Passagiere eingesetzt. Auf den Moskauer Flughäfen stehen nach einem Bericht der Zeitung „Sowjetskaja Rossija" so gut wie keine Flugzeuge mehr. Diese seien auf Ausweichflugplätzen in Leningrad, Wilna, Riga und Woronesch gelandet.

Schlimm sind die hygienischen Verhältnisse. Lange Schlangen stehen vor den Toiletten draußen vor dem Flughafengebäude. Wenn es auch bei der Unterkunft hapert, so ist die Versorgung aber gewährleistet. Die Buffets im Halleninneren sind gefüllt, es gibt „Freßbeutel" mit Brot, Wurst und harten Eiern für einen Rubel. Außerdem steht eine dampfende Feldküche bereit, aus der Suppe ausgeteilt wird. Clevere Händler bieten auf offenen Wegen Äpfel und Pflaumen an. Die größere Schlange der Wartenden aber – man staunt – drängt zu einem Eisstand. Ungeachtet der tristen Umgebung und der kalten Temperaturen lecken die Fluggäste ihr Eis.

Anzeichen für eine baldige Wetterveränderung scheint es noch nicht zu geben. Nach Angaben von Tass sagen die sowjetischen Wetterexperten eine Abschwächung der Nebelfront erst für heute voraus. Das bedeute aber noch nicht, daß sich dann die Sichtweite wesentlich verbessere. Nach Moskauer Angaben hat das sowjetische Ministerium für zivile Luftfahrt sogar eine Krisensitzung einberufen, um die außerordentliche Lage zu beraten.

Die \¥eJ t , Hamburg , 21.10. 1987

Auf der Suche nach den UFO-Basen

Wie hat sich doch die militärische Weltlage verändert! Während es den USA – oder richtiger der anonym herrschenden Hintergrundmacht Zion – in zwei Weltkriegen gelang, den Hauptkriegsschauplatz in Europa zu zentrieren, um die wirtschaftliche Konkurrenz der europäischen Staaten auszuschalten oder doch stark zu schwächen, vor allem aber das verselbständigte und vom Diktat der Hochfinanz losgelöste Deutsche Reich durch Massenbombardements dem Erdboden gleichzumachen, entstand nach 1945, von der Weltöffentlichkeit noch immer unbemerkt, allmählich eine neue veränderte Lage. Zwar konnte der Räuberstaat USA – gemeinsam mit seinem Ziehkind UdSSR – das deutsche Mutterland besetzen und mit nuklearen, bakteriologischen und chemischen Druck- und Drohmitteln über Jahrzehnte eine brutale Besatzungs- und Terrorherrschaft aufrechterhalten, doch trotz all dieser Kräfte wurde dieser Staat, ausgehend von jenem unterworfenen Volk ausgerechnet im Herzen Europas, in kaum vorstellbarer Weise der größten Gefahr ausgesetzt, der er in seiner Geschichte je ausgesetzt war.

im Sinn hatte. Nicht nur, dass die deutschen Flugscheiben auf und über dem amerikanischen Festland für die dort herrschende Mafia seit nunmehr vier Jahrzehnten eine ständige Quelle der Unsicherheit darstellten und ihr buchstäblich nervenaufreibend im Nacken saßen, sie wusste nicht einmal, wann, in welcher Stärke, von wo genau und mit welchen neuen Absichten sie zurückkehren würden, sondern sie fühlte sich auch wie auf einem Pulverfass im riesigen Seegebiet vor ihrer eigenen Haustür. Eine der wenigen Möglichkeiten, die ihr verblieben, war, den Fortbestand reichsdeutscher Macht zu verschleiern, auf ‚Fremde' zu lenken und die Niederlagen zu bagatellisieren.

Ist es nicht verständlich, dass nicht nur die USA, sondern auch die anderen alliierten Staaten in der Vergangenheit alles versucht haben, um die Stützpunkte, Verstecke und Nester der Flugscheiben an allen Enden der Welt zu orten? Natürlich mit der Absicht, diese zu finden und zu zerstören! Immer vorausgesetzt, dass sie auch waffentechnisch über die Überlegenheit dazu verfügten. Wäre der Feind zumindest lokalisiert, würde allein das einen Großteil der Unsicherheit für die Alliierten beseitigen.

Da seit vielen Jahren unzählige Meldungen über das Ein- und Auftauchen von 'UFOs/USOs' in Meere, Seen und Flüsse eingehen, mit Häufungen in bestimmten Gebieten, lag auch die Annahme nahe, dass diese nicht nur über Landbasen, sondern auch über Unterwasserbasen verfügen (worüber wir in Teil II dieser Veröffentlichung berichten werden). Da jedoch über 70% der Erdoberfläche von Wassermassen bedeckt sind und die Weltmeere in manchen Gebieten mehrere tausend Meter tief sind, ergibt sich unter der Meeresoberfläche ein dreidimensionaler Raum von kaum vorstellbarer Größe. Suchaktionen der Alliierten gleichen daher eher einem Glücksspiel, zumal zudem Ortungseinrichtungen wie Funk, Radar, Echolot usw. angesichts von UFOs/USOs oft versagen.

Meeresboden-Puzzle!

Dem amerikanischen Schiff „Eltanin" gelang es, ein Bild von etwas Seltsamem auf dem Meeresboden zu machen. Eine Kamera in einem Metallzylinder, der mit einem Kabel vom Schiff herabgelassen wurde, ermöglichte es, Bilder vom Meeresboden aufzunehmen. Am 29. August 1964 wurde 1000 Meilen westlich von Kap Hoorn in einer Tiefe von 4500 Metern ein unerklärliches Maschinenteil fotografiert, das mit einer Reihe von Masten wie die Kreuzung eines Fernsehers und einer Telemetrieantenne aussah. Dr. Hopkins, der Marine

Biologe, sagte, dass dieses Ding wegen der großen Tiefe weder eine Pflanze noch irgendeine Art von Koralle sein könne. Als er darauf drängte, dass es sich dann um eine technische Struktur handeln müsse, wich er der Frage aus und sagte: ‚Ich möchte nicht sagen, dass Menschen es gebaut haben, denn das würde die Frage aufwerfen, wie sie es dorthin gebracht haben – in eine Tiefe von 4500 Metern! – in eine Tiefe von 4500 Metern. Vor allem haben wir noch nicht die Unterwasserfahrzeuge, um in solche Tiefen vorzudringen.' Dr. Hopkins entdeckte dieses Objekt auf der 45.000 Meilen langen Verwerfungslinie, die um unseren Planeten verläuft. Es könnte sich daher um einen platzierten Seismographen handeln. Demnach müsste eine außerirdische Organisation wichtige geodätische und seismographische Informationen über unseren Planeten sammeln. Es wird einem etwas unwohl, wenn man bedenkt, dass entweder Besucher aus dem Weltall **oder eine noch unbekannte irdische Organisation** mehr Wissen über die gefährlichen unterirdischen Bewegungen unserer Erde haben als die Spitzenwissenschaftler. .....
Im Dezember 1967 erhielt „Saucer Scoop“ (vermutlich eine US-amerikanische UFO-Zeitung) zahlreiche Berichte von kommerziellen Fischern, die sich über „Löcher“ im Golf von Mexiko beschwerten, sowie über Stellen, an denen das Wasser kreisförmig „kochte“, zusätzlich zu UFOs, die ins Wasser eintauchten und wieder aufstiegen. Wir glauben, dass Meerwasser nur kochen kann, wenn etwas Hitze entwickelt. Wir können daher nur annehmen, dass jemand in diesem stürmischen Wasser etwas zum Kochen bringt („brauen“ wäre eine genauere Übersetzung; Anmerkung HUGIN). Und wir können nicht umhin, das Foto des „Eltanin“ einer außerirdischen Maschine auf der 45.000 Meilen langen Bruchzone unseres Planeten mit Berichten über 18 Meter lange UFOs zu verknüpfen, die über dem Ozean schweben, und mit all diesen Unterwassermaschinen, die neben verängstigten Fischern auftauchen. (UN, Nr. 192, August 1972)

Die 'Eltanin' ist nur eines von vielen 'Forschungsschiffen', die zur Suche nach dem Feind und seinen vielfältigen Aktionen eingesetzt wurden. Nicht nur Suchaktionen der Luftwaffe und der Kriegsmarine dienten diesem Zweck, sondern unserer Vermutung nach auch Tiefseetauchversuche offenbar privater Natur, wie etwa die des französischen Marineoffiziers und Tiefseeforschers Jacques Cousteau.

Mit der Schlagzeile „Milliarden fließen in die Erforschung unbekannter Tiefen; Industrienationen pokern um die Schätze der Meere“ („Ruhr-Nachr.“, 7. August 1984) wird zwar die kommerzielle Seite der Tiefseeforschung ausgeblendet, aber auch eingestanden:
Den wohl produktivsten Fortschritt bei der „Erforschung unbekannten Territoriums“, wie US-Präsident Lyndon B. Johnson einst sagte, erzielten die USA im **„Ozeanologischen Jahrzehnt“:** Forschungs- und Arbeits-U-Boote drangen in bislang unbekannte Tiefen vor, Tauchgeräte wurden entwickelt, die das freie Schwimmen in über 200 Metern Wassertiefe ermöglichten, Fernsehkameras erkundeten den Meeresboden und Vermessungsschiffe begannen mit der Kartierung des unterseeischen Untergrunds unseres Planeten.

Nach außen wird der bewusst nichtssagende Begriff „UFO“ verwendet, zur besseren Geheimhaltung verwendet die US-Militärforschung jedoch zusätzliche **Tarnbezeichnungen:**
Niemand weiß, wie man einer erstaunten Öffentlichkeit erklären soll, dass das komplizierte Weltraumüberwachungssystem von NORAD (North Atlantic Defense Command), das täglich 15.000 Beobachtungen bis zu einer Höhe von 3.000 Kilometern durchführt, trotz der Auswertung aller Beobachtungen immer noch nicht identifizierbare Signale empfängt. Aber selbst nach der Computerauswertung gibt es immer noch
Jeden Tag gibt es noch immer etwa ein Dutzend **„Boogies“** (geisterhafte Geräusche), die NORADs Techniker nicht erklären können. (Der richtige Begriff wäre „kann nicht erklären“; Anmerkung von Hugin). Sie nennen die nicht identifizierten Signale **„Zootiere“.** Warum? Wahrscheinlich, um den Begriff UFO zu vermeiden.
Sogar die von NORAD entdeckten nicht identifizierten Flugobjekte

Die Berichte dieser Organisation geben den in der Atmosphäre registrierten UFOs einen scheinbar harmlosen Namen: **UCTs (unkorrelierte Ziele).** Da alle diese Beobachtungen der Geheimhaltung unterliegen, ist nicht bekannt, ob die Techniker von NORAD die mysteriösen Signale, die sie mit den Satellitenortungssystemen empfangen, jemals mit den UFO-Beobachtungen auf der Erde verglichen haben (warum sollten sie nicht jede Gelegenheit nutzen, um die fliegenden Scheiben zu registrieren? ; Anmerkung von HUGIN).
Aus der Serie: 'Das Jahrhundert-Rätsel; UFO - Spuk oder Wirklichkeit? , 'Bunte Illustrierte'; Folge II: „Die geheimen Protokolle der NASA“ , Nr. 10, 4. 3. 1982.

So wie NORAD – das geheime nordamerikanische Frühwarnsystem – sehr spezifische Tarnbezeichnungen verwendet, verwendet auch die Marine bei ihren Unterwassersuchoperationen nichtssagende Ausdrücke, zum Beispiel:
Ich gehe davon aus, dass Amerikas Wissenschaftler einem der größten Rätsel unserer Zeit auf der Spur sind. Sie haben vermutlich bereits den Aufenthaltsort der meisten Flugzeuge und Schiffe entdeckt, die in den letzten Jahren vor der amerikanischen Küste im sogenannten Bermudadreieck verschwunden sind. Die Ermittlungen laufen unter dem Namen **„Sky Traps“ auf Hochtouren.** Die entsprechenden Operationen konzentrieren sich auf ein Gebiet zwischen Florida, Bermuda und den Großen Antillen.
...
Bevor ich auf diese Frage eingehe, möchte ich noch auf eine weitere Studie von US-Wissenschaftlern eingehen, die sich **„Vile Vortices“ nennt.** Dieser Begriff bedeutet so viel wie „hinterhältige“ oder „listige Wirbel“. Auch diese Untersuchung wird im mörderischen Bermudadreieck durchgeführt.
Aus dem Bericht: „Mysteriöses Bermuda-Dreieck“; „UN“ , Nr. 191, Juli 1972.

Schon 1945 wurde diese Zone zum wissenschaftlichen Rätsel (8*), und das Jahre später vom Kanadier Wilbert Smith geleitete **'Projekt Magnet' ,** das mehr Klarheit über die UFOs, ihren Antrieb und die von ihnen ausgehenden elektromagnetischen Störungen bringen sollte, wurde auch mit der Erforschung der Vorgänge in den Meeresgebieten beauftragt (16*; dazu auch Bericht der 'Nürnberger Nachrichten' auf Seite 28).
Zeitweise beschäftigte sich auch eine 160-köpfige Forschergruppe unter Leitung von Franck von Loeffeli, einem ehemaligen Major der deutschen Wehrmacht, der mit Wernher von Braun in die USA gekommen war und seither für die NASA arbeitete, mit Meeresphänomenen (8*).

Es gibt auch Berichte über seltsame Flüstergeräusche aus dem Bermudadreieck. Wie John Keel schreibt, zeichnete das National Bureau of Standards diese Geräusche mit Hilfe von Mikrofonen und Spezialgeräten auf, als 1965-1966 eine Studie über hochfrequente Geräusche durchgeführt wurde. Der Ursprung dieser Flüstergeräusche konnte nicht ermittelt werden (16*, S. 142).

Der amerikanische Journalist John Keel, der Verbindungen zum Pentagon hat, berichtete, dass die NSA (National Security Agency), eine geheimere Organisation als die CIA, 1965 insgesamt 66 Abhörgeräte entlang der amerikanischen Ostküste in Richtung Bermudadreieck installierte, so die norwegische Zeitschrift „Vi Menn“, Nr. 6/1988. In dem Bericht hieß es auch, dass die NSA 1967 in Zusammenarbeit mit der US-Marine weitere **geheime** Untersuchungen in diesem Seegebiet durchführte. Laut John Keel wurde der Meeresboden mit speziell ausgerüsteten Forschungsschiffen abgesucht. In 300 Metern Tiefe wurde eine große und seltsame antennenartige Installation gefunden. Niemand weiß, wie sie dorthin gelangt ist, wer sie dort angebracht hat und zu welchem Zweck. Die Antenne wurde wahrscheinlich geborgen, aber der amerikanische

Die Behörden haben sich geweigert, einen Kommentar abzugeben. So viel zum „Vi Menn“ , Norwegen. Der Bericht erinnert uns unfreiwillig an die geheime deutsche Wetterstation im Norden Kanada. Etwa 30 km südlich von Cape Chidley an der Nordspitze Labradors hatte das deutsche U-537 1943 heimlich eine kleine Wetterstation errichtet, die erst 38 Jahre später entdeckt wurde (RN, 3. August 1981; WAZ, 4. August 1981) und die, obwohl erst nach Untersuchungen eines Deutschen, in Kanada selbst noch immer niemand bemerkt hatte (RN, 31. Mai 1984).

Ein amerikanischer Rückschlag bei den Ermittlungen?
Am frühen Morgen des 18. Dezember 1967 zerstörte ein Feuer das Marine Science Institute der University of Miami, das Produkt siebenjähriger Forschung mit Kosten von 5 bis 10 Millionen Dollar. Obwohl wir nicht glauben, dass ein „schwarzer Mann“ das Institut in Brand gesteckt hat, können wir uns der Annahme nicht erwehren, dass es während dieser jahrelangen Arbeit Hinweise auf diese Unterwasserbasen und/oder auf andere tatsächliche Vorgänge auf dem Meeresgrund gegeben haben könnte. Das ist jetzt alles zu Asche geworden. So wie die Situation jetzt ist, werden die Beamten die unerklärlichen Unterwasserschiffe ebenso leugnen, wie sie die UFO-Aktivitäten in der Atmosphäre geleugnet haben. (Aus „Saga“, USA, Nr. 6/1970; entnommen aus „UFO-Nachrichten“, Wiesbaden, Nr. 192, August 1972).

Amerikanisch-sowjetische Bermuda-Forschung

In den siebziger Jahren wurden neue und wahrscheinlich noch größere Forschungsprojekte gestartet. Dazu gehörten das amerikanische **MODE-I-** Projekt, aber auch das sowjetische **POLYGON-70.** Nach einer 1977 durchgeführten italienischen „Expedition“ begann im selben Jahr ein gemeinsames **amerikanisch-sowjetisches Projekt,** ebenfalls im Bermudadreieck, seine Forschungsaktivitäten unter dem Namen **POLYMODE,** einer Kombination aus POLYGON und MODE (8*; 16*).
.
Diese und frühere Projekte wurden in der Weltpresse mit mehr oder weniger verharmlosenden oder nichtssagenden Erklärungen angekündigt. Es geht dann um riesige Wasserstrudel, Wellen, die entgegengesetzt zum Wind laufen, oder darum, dass nur die Marine ihre Karten der Magnetfelder der Erde aktualisieren müsse, oder darum, dass es auf dem Meeresgrund und nur im Bermudadreieck außergewöhnlich starke Magnetfelder gebe, die diese immer wiederkehrenden Unfälle verursachen, oder ähnliche ablenkende Ausreden.

Der Bericht „Region des Grauens; Neues aus dem Teufelsdreieck im Atlantik“ lautet als Schlagzeile:

Vor einiger Zeit erschienen in der Weltpresse erneut Berichte über das sogenannte Teufelsdreieck, das „Bermudadreieck“, wonach ein **amerikanisch-sowjetisches** Forscherteam das Phänomen gigantischer Wasserwirbel untersuchen und ergründen will, die sich zwischen den Bahamas und den Bermudainseln im Atlantik bilden können. (DNZ, Nr. 11/1978)

Zum Projekt POLYMODE siehe folgende Berichte des DNZ, München:

Riesiger Strudel auf den Bermudas

Dreieck

Bermuda-Inseln im Atlantik bil-
Zwischen den Bahamas und dem

die 150 bis 200 kiloitieter breite

Wasserstrvdel, die bls In 1,5 Xlforneler

Thale erreichen , Die bestimmt eln
amarikaniscfi-so

wjettsches Format

Seit zwei Monaten ermitteln sechs
Schiffe nach den Ursachen.

NEUE ZEITALTER · NR. 46/77 · SEITE 35

Sowjetisch-amerikanisc hat Wissenschaftler Teeaiaita Bermuda-Dmlek

ietbmed u d al er

Sie

G herum sollen

versenkt werden . Die Firma betreibt an mehreren Standorten elektronische Geräte , die im
„ Polymodus " in fünftausend Metern Tiefe arbeiten , wodurch Meeresoberflächen und auch
d'e name
Wassermassen entstehen .

(polyfiFiTjig). etos r}
siJAmnderf eener are en dg n- egmen and

Große Geräte wurden
Spezialschiffen beteiligt, die mit
mit
Feinmikroskopen ausgestattet. An Bord der
Schiffe befinden sich mehrere Personen mit
PSI- Befugnissen , die an den Operationen
teilnehmen werden .

In diesem abenteuerlichen Unterfangen
beabsichtigt m8n jg- , den Quadratmeter
des geheimen nlsvmwitterlen reglon des
nördlichen

Der Atlantik , bekannt als Bermudadreieck , wurde
genau untersucht . 90 Hektar um das
Bermudadreieck

wJeJe sndera D8th aufwärts
ehschaft- übermittelt . Die Suche
aklfon soll bis zum Herbst 1878 fertiggestellt
sein
und zuletzt.

Zuvor hatten sowjetische und
amerikanische Wissenschaftler getrennte
Beobachtungen durchgeführt . In dem
nun durchgeführten gemeinsamen
Großprojekt wurde ein umfassender
Austausch von
Eine Information über sämtliche
Forschungsergebnisse soll erfolgen.

'AZ' , Nr. 3, t9?ö

Machine Translated by Google



Reporter berichten aus aller Welt...

Bermuda-Dreieck wieder ein Schiff verschwunden. Diesmal handelt es sich um den sowjetischen Forschungsgiganten „Akademik Kurtschatow". Knapp vor Redaktionsschluß telefonierten die DNZ-Reporter: „Dieser Fall, der erste 1978, verursacht ungeheures Aufsehen in der Welt. Mit dem Schiff haben sich über 100 Personen gleichfalls in Nichts

Die Rache des L eMeldu

Actu I Bermuda-Dreieck

Sensationell sind die Berichte der DNZ-Reporter, die
knøpp nor Aedak4ionaÿchJú 8 .ølntra{en-
Seat 'zw'el Aachen
ist das ozeanographische Forschungsschiff der Sowjets, „Akademik Kurtschatow", mit über hundert Mann
Sei a\zuns und. vr'ssenscn+t1- Im s
Garn agønuîriwgoeiJen
Bermuda-Dreieck spurlos
võ'rachw. undè.n.
„Man könnte beinahe", tele-
f "niirœn sind t'M-eesorte-,
„von einer Rache des Bermuda-Dreiecks an den Sowjets sprechen!"
Speziell die Sowjets waren es, die ständig behaupteten,
al e Bennnte um unheimJícfæ üeannghnisse
im. Bermuda
Dreieck seien „reine Phantastereien". In diesem Gewässer des Nordatlantik gäbe es
àbsó|çt.'n icfiTs MYsterJóees I
Und jetzt geschah dieses:
lgie .Akadomik KurTscfia- tow",
ÿJn m mit einem Pfandrecht Fins so ein
a'ùsgesta^^e!>' ÿ lchi 0 v0i. ?iunm ear
vior' Wo-shen vÿz\ t. weit
gs F'a| u+us In jcnk Zopo àøføéproc\\c n.
Tn |Ona'à 8ur-
rnuiäa-G uUifit. von Mutter D Ill Z w¡edørh-
elf b-arichÿeto. Hier
%rsfihwandan b.sher meine Relfiè *von 'Sch
Jffen unö F1ug- zeugen s "mt' 8esat Zung. Dis
- her .Ì-\ cs no'-h not Ø0 \ung- gcn. ainò Erklärung für dieae gÿheimn- sA^lcn Vorgän'ge
zu l'lnôan,
DNZ-Leser erinnern sich:
ürsJ kú rzTich bracMa d die Warier ortz-Red*ktion
mit dem Bestsetlerautoten Char- led. Øør Ir ÿ 'a
Tnta'rvlew. DÂi- 1n øegta der *SaAriflafiei1er.'*
;ÿoir 1045 ind . ïn óie-ÿam
Te'ufo.lsÿr'oiaÿk. {50' FJuÿzeu-
ge.and..Sÿh*ff0. Einheit Rand 1500
Personen spurlos verschwunden. Spurlos im wahrsten Sinne des Wortes — weder
rnen'øchTiÿhe Igóørrøste nacl

Wranktaile, Fell ungssoota
' nder."'Ölflecken v/vtdcn je
mals gefunden
Ende November 1977 kam es zum letzten spektakulären
Verachw Ind8n a r acnr Luxos-
mlv sect fi'ersonen Be-'
satzung zwischen Puerto
Clico tJrrd Bet n uua. ÿfnd ge-
litz gab zu bedenken: "Wir-
belstürme scheiden als mög-
/íchø' Urägchø' ÿner Kataatroph- php' acs.' rash
bøí. ghen óle- gefl' Vc'r'[ÿflón heræch1'ø ngm-
M ti <hag-- Walker. Auch nicht et .
was ist allen Geschehnissen gemeinsam: Jedesmal wurde zum Zeitpunkt des Ver-
sctindø?'a. odør kurz zcror
In dÿm batrel'fanóen Gebiot
em.\J g Beaïch.ÿe/1°
DNZ-Wien befragte Charles Berlitz auch: „Glauben Sie an die Existenz von UFOs? Und — welche Erklärung haben Sie für die Vorkommnisse im Bermudadreieck?"
Und der Schriftsteller erklär-
Ja ! fen WeJO, da8 UFO s axi-
n1ie +eiJ. Ai iù rd:nos find tie nocg n
iclJt . iJuntifiziørt. Inn gu9ÿiiz|ymJMng
bcrctuda Triangle mft der
ich eïn m agn'etl ver.rm.u1e
achas Prtan u - man dahinær. Es leuchtete
auf
mög lch, ÿ eR en r'icr æa- gne1iÿc n'-
reidor ri iöt, dvren wi rzur g aO starfr' is,.
d.e8 81 lø. Ooi s, a, d ic in gon Wir-
kungøbø reicti come. Im ih- n
Moløkølar-Staat
re zet\øl-
ien. ist g*bo.' àôe'r auch nóch
eine weitere Erklärung: Schiffe und Flugzeuge sind in bisher unerforschte Lö-
lm Meereso'ouen. von
den'en ee Jm Bermuda-OzeJ-
.ec k aehr ¥íaTa g ibt, ver8un- kenl"
Berlitz begab sich von Wier
giertør in djs Q sbløt zwJ- erhen deÿ
eanÿmas und P - rtó øiwo, the Súua'fi*te F1o-

nldaÿ unÿ don* B-0rmudaq, 'Tn dem oder . even
io4z\ mit Ham Erstéo Deutschën F#rrxeahen ei
men Fi lm ûöer :d/ese r "ys -
riösen Ereignisse drehen
wl @.
Für die Sowjets sind Berlitz und alle, die über geheimnisvolle Vorgänge im Bermuda-Dreieck berichten nichts
B88ONDEM. PÒR8ONtfNG&-
8CnIFFe . k';+n óå n
Schicksal mysteriösen Verschwindens anheim zu fallen. Wie eben jetzt die „Akademik
geschah es in den 50er Jahren den Japanern. Aus gegebenem Anlaß sei an diesen
rai erfnÿr I': vor'o+r scÿoat-
küste Japans gibt es ein „Gegenstück" zum Bermuda-Dreieck: die „Teufels- oder Geistersee". Vor mehr als zwanzig Jahren verschwand hier ein komplett ausgerüstetes Forschungsschiff der Japaner mit über 100 Mann Besatzung und Expeditionsteilnehmern. Bis heute hat man von diesem Schiff keine Spur mehr finden können!
anderes als „Phantasten". Jetzt wird man wohl die Meinung in „waren" revidieren müssen!
Die „Akademik Kurtschatow"
war bei 2I2 Laboratoÿan, . el-
ner Startrampe für meteorologische Raketen und vielem mehr ausgestattet. Die lokalen Hafenbehörden wissen zu
bcri<h ton , daB mit eJnqm Max
]egiícn0i FrrnkkonTakt . zum . ÿó7 nn
-S Hügel "b-
gebrochen war.
Oie .Akedemlx k MLS- Chats"
gehörte zu einer Gruppe sowjetischer Forschungsschiffe, die seit einigen Wochen

bereits im Bermuda-Dreieck
D@ Gag It Bnø der
apgeren 'Sch ills hahars black
owelaung ørhalten, .'6ích ao- fo+z nenn
arm VørbTeib dor xAkademik K urtsch8\Ow .
umžÅeh+jn. Aber trotz aller Sorgfalt führt eine außerschulische Ausbildung nicht zum Erfolg .
Oÿwo.hf Sowjets und Amerikaner im vergangenen Jahr gemeinsam eine großangelegte Expedition in das Bermuda-Dreieck („Projekt Polymod") starteten, behaupteten die Russen, daß Meldungen
Schiffen und Flugzeugen einfach „absurd" seien. Bei der damaligen Expedition war die „Akademik Kurtschatow" ebenfalls dabei. Gewöhnlich beherbergt das Schiff 84 Mann Besatzung und die gleiche Anzahl an Wissenschaftlern!
UN-Geriørø@kr8târ Dr ju \ WaldhaJm
y0yspranh sein Zügel *noch* I'a.ÿ9erer
zeiT. Mills rrgÿ-
zugeben, um den Bermuda-
Um ondliüh dieJmnlssen' aufzuspüren . . DJes
setzen tnIsg I
óer En1dek-
hung glner er+'a ¥Ø Refer un te Jam'
Meeraaspløge| bo-
findlichen Pyramide. Don
mcnry, xaøTtäÿ e-noa Far-
8Chun-gaacfiiÿfBs, fragte der
Steinkoloß 120 Kilometer südöstlich von Miami ausge-
rriacftt. ÿlntefwÿsseraufÿah- Männer sind
auch in der Lage zu realisieren,' da8
eigenen Gasthof ØorrnudæDra\eck . ÿ7
Erhebungen auf Mem Ozagrj-
grunÿ ÿ etinden der kølneø
natürlichen Ursprungs sind.
Um i ini "tl' ra i, aem Verschwinden der „Akademik
Kunscÿatow". ecnwei9en sic+i d io
scwjet". .offIzJe/i" riocn a@ commentara
or erktarungen acs ihier sichi . mind
nieht: zu ô ekommen

Quellenverzeichnis

1) „Wer war Hitler? – Beiträge zur Hitler-Forschung“ , Dr Hans Severus Ziegl Grabert-Verlag, Tübingen, 1970, 375 Seiten.
2) „UFOs unbekannte Flugobjekte?“ Letzte Geheimwaffe des Dritten Reiches Willibald Mattern, Samisdat Verlag, Toronto, Kanada, 160 Seiten.
3) „Flugtrute Nord“, Harly Foged + Henrik Krüger, Bogan's Forlag, Dänemark, 3540 Lynge, 1985, 150 Seiten.
4) 'Scheintot; Martin Bormann und andere NS-Größen in Südamerika' , Ladis Farago, Hoffmann und Campe, Hamburg, 1975, 380 S.
5) ' 60 Jahre Deutsche U-Boote; 1906-1966' , Bodo Herzog, JF Lehmanns Verlag, München, 1968.
6) „Mit Goebbels bis zum Ende“ , Wilfried von Oven, Dürer Verlag, Buenos Aires, Argentinien, 1949/50.
7) „Deutsche Forscher im Südpolarmeer“, Ernst Herrmann, Safari-Verlag, Berlin 1941, 185 S.

8) „UFOs im Bermuda Dreieck; „Die Atlantis-Geheimbasis“, Jean Prachan, Verlag Fritz Molden, Wien, München, 1979, 207 S.
9) Bericht: „Unterwasser-UFO-Stützpunkte alarmieren die USA“, John A. Keel, UFO News, D-6200 Wiesbaden 13, Postfach 130185, Nr. 192, August 1972.
10) „Besucher aus dem All“ , Adolf Schneider, Hermann Bauer Verlag KG, Freiburg i.Br., 1973, 364 S.
11) „Mensch und Schicksal“, halbmonatliche Zeitschrift für den gesamten Bereich der Geisteswissenschaft, Villach, Österreich, aus der regulären Rubrik „Realesoterische Kurzberichte“, von Ing. Erich Halik.
12) „Das Bermuda Dreieck; Fenster zum Kosmos' , Charles Berlitz, Paul Zsolnay Verlag, Wien, Hamburg, 1975, 255 S.
13) „Spurlos“, Ch. Berlitz, Zsolnay Verlag, 1977 14) „Sie waren , 290 S.
nie weg; UFO-Phänomene – damals und heute“, 188 S. , Liber Verlag, Main 1982,

15) „Die Rätsel des Bermuda-Dreiecks sind gelöst!“, Lawrence David Kusche Rovolt Verlag, Hamburg, Taschenbuch, 1980 265 S. ,
16) „Beweis: Das Bermuda-Dreieck“ , David Group, Knaur Verlag, München, Taschenbuch, 1987, 220 Seiten.
17) ' Das Teufelsdreieck' , Richard Winer, Fischer Taschenbuch Verlag, 1977, 186 S.
18) Bericht: „Lost in the Bermuda Triangle“, Wochenmagazin „Das Neue Zeitalter“ , München, Nr. 37/1986.
19) Bericht: „Neue Rätsel um das Bermudadreieck; Wieder ein Schiff spurlos verschwunden“ , Das Neue Zeitalter' , München, Nr.4/1977.
20) „Krieg unter Wasser; U-Boote auf den sieben Meeren, 1939-1945' , Franz Kurowski , M . Pawlak Verlag, Herrsching, 1984 , 480 S.
21) „Fliegende Untertassen – eine Realität“, Frank Edwards, Ventla-Verlag Wiesbaden, 1967, 300 Seiten.
22) „Deutsche Mythologie“, Jacob Grimm, Erstausgabe 1835, vorliegender Nachdruck Akademische Druck- u. Verlagsanstalt, Graz, Österreich, 1968, 3 Bände.
23) „Die deutschen Geheimwaffen“ , Brian Ford, Moewig-Taschenbuchverlag Münch 1981, 160 S.
24) „Adler ruft Führerhauptquartier; Führungsfunk an allen Fronten im zweiten Weltkrieg' , Herbert Dammert/Franz Kurowski, Druffel Verlag, Leoni, 1985, 300 S

25) „Fliegende Untertassen sind gelandet“, Desmond Leslie, Georg Adamski, Ventla-Verlag, Wiesbaden, 1962, 316 S.
26) „Deutsche Forscher im Südpolarmeer“, Ernst Herrmann, Safari-Verlag, Berlin 1941, 190 S.



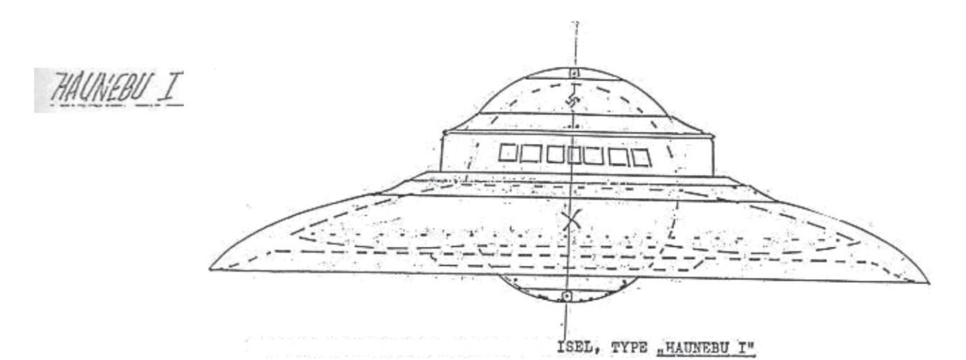
Flugkreisel-Erprobung, Stand / Anzahl Erprobungsflüge:

HAUNEBU I	(vorhanden 2 Stück)	52	E-IV
HAUNEBU II	(vorhanden 7 Stück)	106	E-IV
HAUNEBU III	(vorhanden 1 Stück)	19	E-IV
(VRIL I)	(vorhanden 17 Stück)	84	(Schumann)

Empfehlung:
Beschleunigen von Abschlußerprobung
und Produktion „Haunebu II"
+ „VRIL I"

Anmerkung der HUGIN e.V. Studiengesellschaft
5802 Wetter 1, POstfach 13:

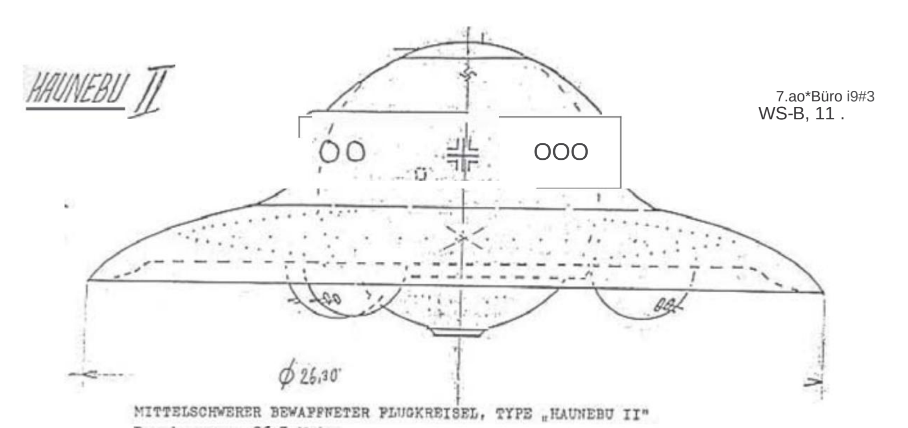
1987 erhielten wir diese und die nachfolgenden 4 Kopien (von uns verkleinert) von einer süddeutschen Industrie-Filmgesellschaft zugesandt, mit dem einschränkenden Hinweis, die Herkunft dieser vielleicht mehrfach von Kopien gemachten Kopien sei nicht mehr zurück zu verfolgen. Daher können wir unserem Leserkreis diese nur zur Kenntnis bringen. Ob sie tatsächlich aus einer der geheimen reichsdeutschen Flugscheiben-Produktionsstätten stammen, bleibt vorerst offen.
Die zur Zeit noch geltenden Besatzungs-Paragraphen verbieten zwar die Benutzung der offiziellen Hoheitszeichen des - rechtlich noch fortbestehenden - Deutschen Reiches, aber nur zu Propagandazwecken. Weil diese eventuellen Dokumente nicht verstümmelt und damit entwertet werden sollen, geben wir sie hier unzensiert wieder.



ISEL, TYPE „HAUNEBU I"

Antrieb: Thule-Tachyonator 7b
Steuerung: Mag-Feld-Impulser 4
Geschwingigkeit: 4800 Kilom.p.Std. (rechn. bis 17000)
Reichweite in Flugzeit: 18 Stunden
Bewaffnung: 2 x 8cm KSK in Drehtürmen und 4 x Mk 108, starr nach vorn
Außenpanzerung: Doppel-Viotalen
Besatzung: 8 Mann
Veltall'f6fiigka'tt]'6g'#
Stillschwebefähigkeit: 8 Minuten
'*llâ°mal'°a-g1ugf#blgFat0i Tag' WC° %eQb0
Grundsätzliche Einsatztauglichkeit: 60 %
Frontverfügbarkeit: Nicht vor Jahresende 44

Bemerkung: Die SS-E-IV hält Konzentration auf bereits im Versuch stehende „Haunebu II" für sinnvoller als an beiden Typen parallel weiterzuarbeiten. „Haunebu II" verspricht entscheidende Verbesserungen in nahezu allen Punkten. Höhere Herstellungskosten scheinen gerecht-
fe ctl gt "- b .e aon d.Us. bei l'. .8 lted . an(. 2fibre r-go sdeybefa hl,' '.plugEcel se 1



MITTELSCHWERER BEWAFFNETER FLUGKREISEL, TYPE „HAUNEBU II"

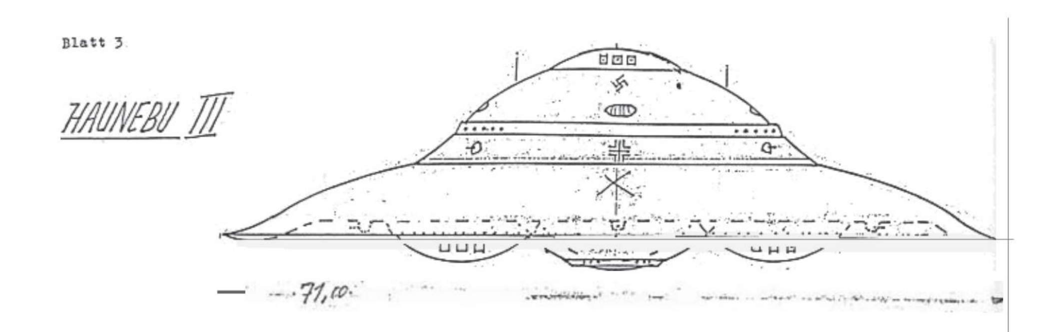
Durchmesser: 26,3 Meter
Antrieb: „Thule"-Tachyonator 7c (gepanzert; ϕ TY.-Scheibe: 23,1 Meter)
Steuerung: Mag-Feld-Impulser 4a
G$s " i ia ' lr 6000 loB*'at .s us ' fr-c a, *ask i, cs.. 2100.0. -ogIc<h)
Reichweite (in Flugdauer): ca. 55 Stunden
Bewaffnung: 6 8 cm KSK in drei Drehtürmen, unten, eine 11 cm KSK in einem Drehturm, oben
AuDeopeesYux Lri4ho*i-"Vioial$r"
Besatzung: 9 Mann (erg. Transportverm. bis zu 20 Mann)
Wei allfBbigkalj:.BOQ § '
Stillschwebefähigkeit: 19 Minuten
Allgemeines Flugvermögen: Tag und Nacht, Wetterunabhängig
Grundsätzliche Einsatztauglichkeit (V7): 85 %

Verfügbarkeit „Haunebu II" (bei weiter gutem Erprobungsverlauf wie V7) ab Oktober. Dann Serienherstellung ab Jahreswende 1943/44, jedoch noch ohne verbesserte Kraftstrahl-
Xa^eo -D0#mAk MFf', *°°"4 Frontreife nicht vor #rubeorimet.lj44.'asgeoecmes.'v r6$Q

Vom Führer verlangte hundertzehnprozentige Einsatzreife rundum kann allerdings
ci c hs 'rer s "a - sie be-Iraa n. s r s s bei " ti 's £* rts 9.

Bemerkung zuständige SS-Entwicklungsstelle IV: Die neue deutsche Technik-und,
Torf* Yor¿all m P1ugk<aleaV'uné, KGXe-x{r8 w$gau Jar zocb.aal0tsuDez es H$ra*al-,

Blatt 3



Ducelmeaaer' 71 Xeter

*a***atu Ohül -Ta#aloaator zu blauem mm&oeasn-Imitut%ra (g'PAaser*)

Steuerung: Mag-Feld-Impulser 4a.

ceeobvt448g¥+Et i en. T000 ¥ t 2 Stück . p: 8tuade (nabo-st-ob bla so J-0000)

BeleBvelGe t£tt, x1egtauar) es. 6. ¥eebea (bal BNS-'P2ug 40a eebr)

Bewaffnung: 4 x 11cm KSK in Drehtürmen (3 unten, 1 oben), 10 x 8cm KSK

L- DseXetneca' glaä. 6 z' St- 108d 8 x, 3e- XsE 'eragaeteaez-t.

Außenpanzerung: Dreischott-Victalen

Besatzung: 32 Mann (erg. Transportverm. max. 70

Weltallfähigkeit: 100 %.

Stillschwebefähigkeit: 25 Minuten

Allgemeines Flugvermögen: Wetterunabhängig Tag und Nacht

Grundsätzliche Einsatztauglichkeit: Etwa 1945.

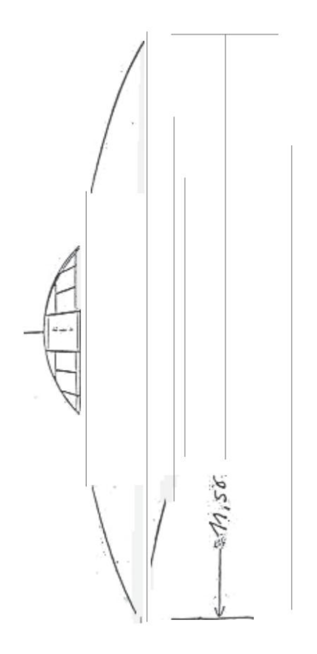
Bemerkung: SS-E-IV hält 4ac-ztase1a""£Itr.êotve-d@,{4a8 te

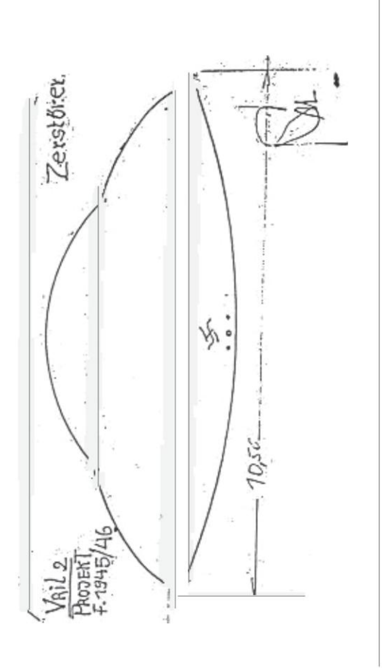
„Haunebu II

stehen ist, Bein+o. /e'z'. ä1I$cee'fxea 'ftstseUtMa- ab-- -1Ia""" da'e aoBee11êc_v+zMIg§

Kräfte auf 'Scu--ao zI'.gae-taC u Am mo *u.- .

'gu tb$am,-** dm.l iobC $.*lug# -t-#l gYrtl".8-- B-beaaaa- prnppe ktiaat+
gsono¥ :.TI.- A£t te-. gordetunge
u usw. h-r116,h orllilloa,-'

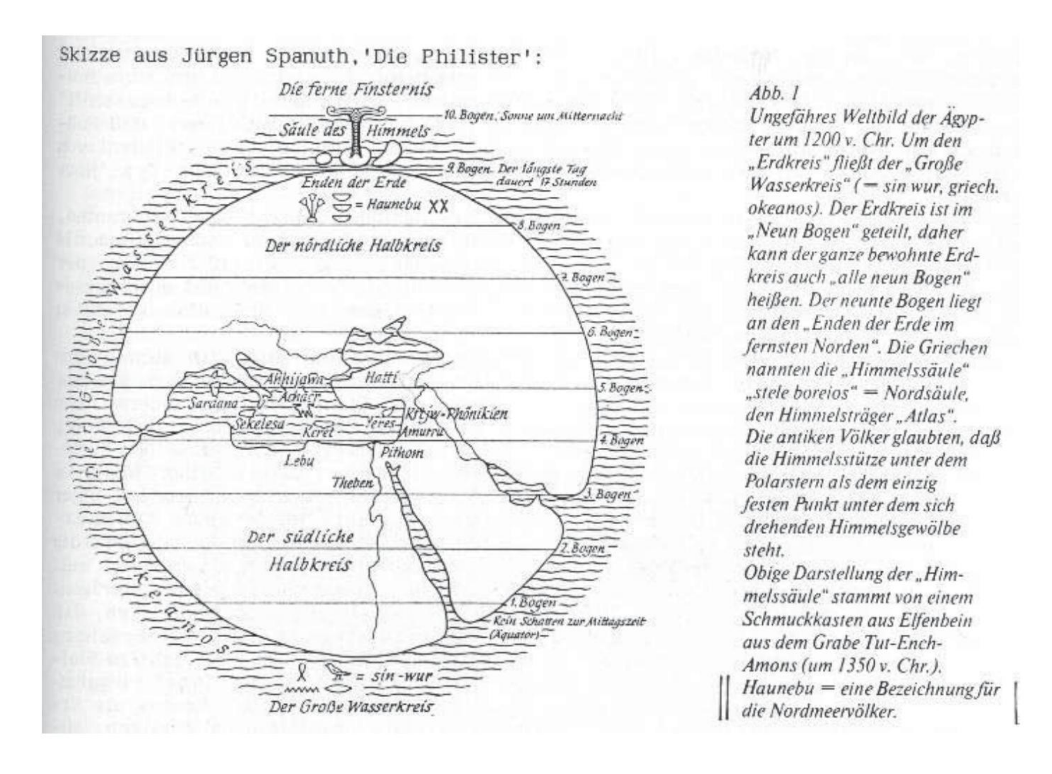




. 12ooo mögl.
ttels KS von
2 x Mk 17

‚Vril‘ ist in der Esoterik ein bekannter Begriff, auf den hier deshalb nicht näher eingegangen werden muss. In Berlin gab es vor 1945 sogar eine Vril-Gesellschaft.

Der Begriff „Haunebu“ taucht in Jürgen Spanuths Büchern „Die Atlanter“ und „Die Philister“ auf einer Skizze im Gebiet des Nordpols auf. Haun oder Haune bedeutet auf Norddeutsch und auf Friesisch: Hüne = Riese.



Einer unserer Leser hat vorgeschlagen, dass die unter „Bewaffnung“ verwendete Abkürzung „KSK“ möglicherweise „Kraftstrahlkanone“ bedeuten könnte.

In den Flugscheibenskizzen „Haunebu“ und „Vril“ taucht der Name „Schumann“ mehrmals auf, ebenso wie die Schumann-Gruppe und Schumann-Levitatoren. Der Name könnte sich möglicherweise beziehen auf:

1) Prof. Dr.-Ing. WO Schumann; war 1926 an der Technischen Hochschule München tätig; erprobte zusammen mit seinem Kollegen Prof. Dr.-Ing. M. Klose (TH Berlin) den „Magnetstromapparat“ des deutschen Erfinders und Seekapitäns Hans Coler (siehe: „Geheime Wunderwaffen“, Bd. III, S. 54/55).

2) Prof. Dr. Erich Schumann, Leiter der Forschungsaufgaben der Bundeswehr und während des Krieges wissenschaftlicher Berater von Generalfeldmarschall Keitel (siehe: Geheime Wunderwaffen Bd. III, S. 27).   ,

Während wir Deutschen im besetzten Mutterland die neue Nachkriegssituation nicht erkennen konnten oder **wollten ,** waren unsere Feinde in zwei Gruppen sehr eifrig dabei. Die eine Gruppe arbeitete daran, die deutschen Flugscheibensichtungen überall auf der Welt vor der breiten Öffentlichkeit als natürliche Himmelsphänomene zu erklären. Die andere Gruppe, wie die Amerikaner, war dabei.

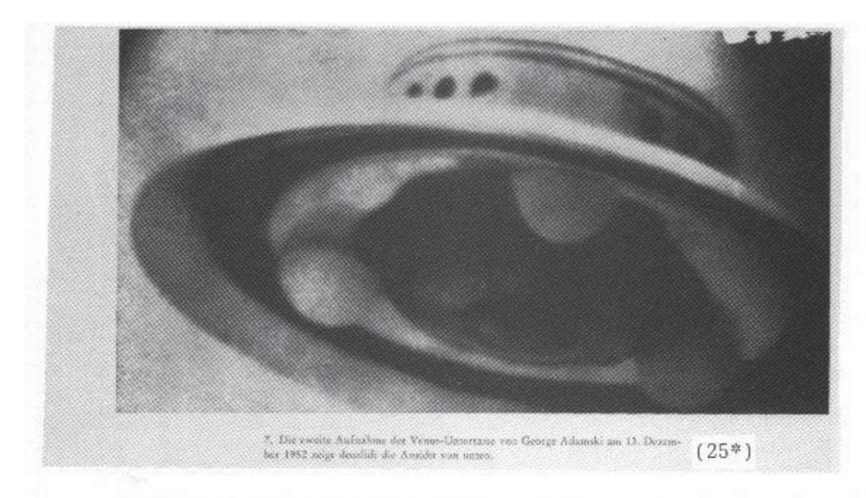
Major Keyhoe (auf Deutsch: Schlüsselhaken),

oder die jüdische Frau Elisabeth Klarer (heute Südafrika), die während des Krieges für den britischen Geheimdienst tätig war oder der aus Polen stammende Georg Adamski (Jude?) interpretierte gemeinsam mit Desmond Leslie (britischer Jagdflieger im 2. Weltkrieg und Großneffe des Massenmörders Churchill) und vielen weiteren in Diensten der Alliierten stehenden Personen die deutschen Flugscheiben für darauf aufmerksam gewordene Einzelpersonen und Gruppen als einen von ‚Außerirdischen' betriebenen Raumflug und katapultierte das Thema damit für viele in ein unglaubliches Abseits, das dann kaum noch Interesse erregte.

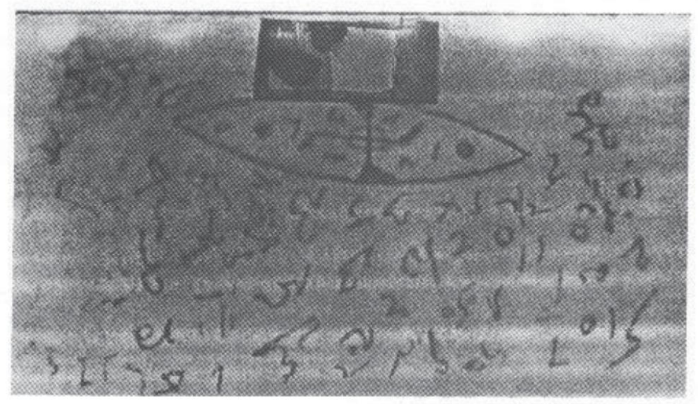
Adamski behauptet, am 20. November 1952 in der kalifornischen Wüste Kontakt mit einem gelandeten „Venus-Mann" gehabt zu haben, der angeblich Fußspuren und eine Nachricht hinterlassen habe (siehe Skizzen) und ihm später durch Abwurf Bilder seines „Venus-Raumschiffs" (siehe eines der Bilder) zukommen ließ. Interessant ist, dass Fußspur und Nachricht eindeutig Hakenkreuze enthalten und dass seine „Bilder" des „Venus-Raumschiffs" fast identisch mit dem oben gezeigten Typ „Haunebu II" sind.
Während wir davon ausgehen, dass Adamski den Ursprung dieser Flugscheiben kannte und seinen – vielleicht nur vorgetäuschten – „Kontakt" lediglich dazu nutzte, die deutsche Materie als von der Venus stammend auszugeben, ging der über die deutschen Entwicklungen sehr gut informierte Ingenieur Erich Halik in seinem Bericht „Keine Invasion aus dem Weltraum" von 1954 dennoch davon aus, dass Adamski selbst der Getäuschte war.
Halik schrieb:

Mittlerweile gibt es zwei aktuelle Buchveröffentlichungen, die sich dem Konzept des „kosmischen Menschen" verschrieben haben und damit meiner eigenen Interpretation zu widersprechen scheinen: „Flying Saucers Have Landed". Das erste ist das Buch
gelandet sind) von Desmond Leslie und George ....AdamskiLeslie übergibt die des Buches an seinen Kollegen Adamski, der nun streng behauptet, am 20. November 1952 in einer Wüste im Bundesstaat Arizona, USA, eine einstündige Begegnung mit dem Besatzungsmitglied einer gelandeten 'fliegenden Scheibe' gehabt zu haben. Adamskis Schilderung dieses Ereignisses enthält eine Reihe von Details, die sie glaubhaft erscheinen lassen, die dem oberflächlichen Beobachter jedoch entgehen müssen, weil ihr Erkennen ein gewisses esoterisches Wissen voraussetzt - das übrigens Adamski selbst völlig zu fehlen scheint. Zunächst lässt er durchblicken, dass zwischen ihm und der Besatzung von Anfang an zumindest eine gedankliche Verbindung bestanden haben muss, denn er überlässt es den Umständen, ihn an die richtige Stelle zu führen, oder tut dies seinen Begleitern gegenüber zumindest vor. Hat er sich einmal zurechtgefunden und wird mit dem Unwahrscheinlichen konfrontiert, so führt er diese Verbindung angeblich als Ergänzung zu den sonst dürftigen Kommunikationsmitteln (unzulängliches Englisch, Mimik und Gestik) fort. Und hier kommt es zu dem dramatischen Bruch in den Ereignissen, den Adamski bis heute nicht mehr rückgängig machen konnte: Er gerät in den Bann seiner Voreingenommenheit, die die gesamte Begegnung entwertet. Adamski **glaubt,** einen „Mann von der Venus" zu sehen, trotz des völlig weiblichen Aussehens seines Gegenübers. Seine Schlussfolgerungen stammen ganz aus dem berüchtigten „Weltraumbewusstsein" der Nordamerikaner, aus wissenschaftlicher und technischer Fiktion. Und damit verliert er die Möglichkeit, jenen Einzelheiten Beachtung zu schenken, die ihm den ganzen Vorfall hätten erschließen können. Er weiß nichts von den dunklen oder schwarzen Markierungen (Anm. HUGIN: die Zeichen der „Schwarzen Sonne", der esoterischen SS), die sein Begleiter Dr. Georg Williamson (derselbe Etymologe, den Leslie zitiert) als kriegserfahrener Flugzeugkenner an den Flanken des zigarrenförmigen Mutterschiffs erkennen konnte, aus dem die kleine Flugscheibe stammte, aus der sein Gegenüber hervorging. Er erkennt nicht mehr die tiefe Bedeutung der Farbgebung der Kleidung seines Gesprächspartners, der einen dunkelbraunen, metallisch schimmernden Overall und blutfarbene Schuhe trägt (Anm. HUGIN: also die Farben der NS-Blut-und-Boden-Theorie, rot und braun). Auch steht er ganz hilflos vor den hinterlassenen Fußspuren, auf die ihn sein fiktiver „Venusmensch" mit größtem Nachdruck hingewiesen hat.

und die einige **Symbole zeigen, die einer durch und durch irdischen Esoterik zuzuordnen sind: eine Art Hakenkreuz,** hier durchaus als Symbol des den Polarstern umkreisenden ‚Großen Bären' zu verstehen, und eine Saturndarstellung, die Herr Lambert Binder als solche zu erkennen glaubt.
Als Adamski sich schließlich in Freundschaft trennte, blieb ihm ein Gefühl wehmütiger Sehnsucht nach dem vermeintlichen Heimatplaneten seines überaus schönen "Freundes" aus dem "Weltraum". Am 13.
Dezember 1952 erhält Adamski eine letzte Chance, die Dinge doch noch richtig zu sehen: In der Nähe seines Hauses in Palomar Gardens in Kalifornien (die "Venusianer" müssen hier auf der Erde einen gut funktionierenden Informationsdienst haben!) wirft eine tief fliegende Scheibe desselben Typs eine Fotoplatte ab, die Adamski während seiner Begegnung am
20. November an den Unbekannten auf dessen Wunsch. Anstelle des gelöschten Fotos ist darauf eine Reihe kursiver handschriftlicher Zeichen zu sehen, die Adamski vor neue, kaum lösbare Rätsel stellen.
Wieder einmal gibt es eine Abbildung eines zigarrenförmigen Objekts mit dem Hakenkreuz und den schwarzen Kreisen (Anmerkung HUGIN: symbolisch für „schwarze Sonne"), die Dr. Williamson wahrgenommen hat. Und darunter verschnörkelte Zeichen in Schrift aus einer anderen Welt, von der Adamiski bis heute träumt. Nun, durch einen glücklichen „Zufall" konnte ich diese Schrift einige Tage nach Erhalt des Buches lesen: Es ist ein Text in altkirchenslawischer Schrift und Latein! Er betont hauptsächlich die **Nutzlosigkeit der Verfolgung der Objekte** und tut dies in sehr knappen Worten. Dies bringt uns zu einem Punkt, an dem die ganze Angelegenheit gefährlich nahe an der Möglichkeit einer geschickten Mystifizierung zu liegen scheint. Aber selbst wenn das Adamski-Team mystifiziert worden wäre – und wir sprechen hier von mehreren Personen, die ihre Beobachtungen in notariell beglaubigter Form bezeugt haben –, gibt es in den Berichten genügend Details, um es dem Esoteriker zu ermöglichen, die ganze Adamski-Geschichte in gruppenesoterische Begriffe zu kategorisieren. (11*, Nr. 9, 15. Juli 1954)

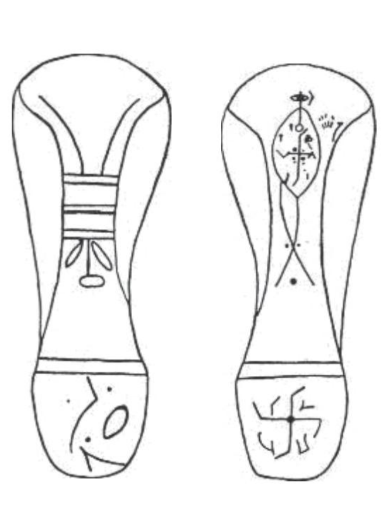


7. Die zweite Aufnahme der Venus-Untertasse von George Adamski am 13. Dezember 1952 zeigt deutlich die Ansicht von unten. (25*)



10. Botschaft von einem anderen Planeten. Diese rätselhaften Zeichen kamen bei der Entwicklung des Filmes heraus, den der Venus-Mensch am 20. November 1952 mitgenommen und am 13. Dezember 1952 zurückgebracht hatte. (25*)





unterhalten und wo er absichtlich seine Spuren eingedrückt hatte,

Verwunderung betrachteten alle die seltsamen Spuren. Hier war wahrlich eine Botschaft hinterlassen, deren Deutung und Auslegung viel Arbeit und Mühe erfordern würde. (25*)

Wir sind echt:(25*)

Expeditionsleiter	Kapitän Alfred Ritscher
Kapitän des Schiffes	Alfred Kottas, DLH
Schiffsarzt	Dr. Josef Bludau, NDL
	der Dornier-Walos
	„Passat", DLH
Luftbildner	Max Bundermann, Hansa Luftbild G. m.
Flugkapitän	Richardheinrich Schirmacher, Führer der
Flugzeugmechaniker	Kurt Loesener, DLH
Flugfunker	Erich Gruber, DLH
	siogfn 4 s gu 'r. œ afiilld C.-an
I. Meteorologe	Dr. Herbert Regula, Deutsche Seewarte,
	Wilhelmshaven
Biologe	Studienref. Erich Barkley, Reichsstelle für Fischerei (Institut für Walforschung)
…iker	cand. geophys. Leo Gburek, Erdmagnetisches Institut, Leipzig
…ph	Dr. Ernst Herrmann
…graph	cand. phil. Karl-Heinz Paulsen

III. Offizier	Hans Werner Viereck
	Vincenz Grisar
…er	Erich Harmsen
…zier	Kurt Bojahr
…zier	Ludwig Müllmerstad
…nieur	Karl Uhlig
	Robert Schulz
III. Ingenieur	Henry Maas
IV. Ingenieur	Edgar Gäng
IV. Ingenieur	Hans Nielsen
Ing. Assistent	Johann Frey
Ing. Assistent	
Ing. Assistent	Heinz Siewert
Werkmeister	Herbert Bolle, DLH
…ter	Wilhelm Hartmann, DLH
Lagerhalter	Alfred Rücker, DLH
Flugmechaniker	Franz Weiland, DLH
Flugmechaniker	Axel Mylius, DLH
Flugmechaniker	Wilhelm Lender, DLH
	Willy Stein
I. Zimmermann	Richard Wehrend
Matrose	Karl Hedden
Matrose	Eugen Klenk
Matrose	Fritz Jedamczyk
Matrose	Emil Brandt
Matrose	Kurt Ohnemüller
Leichtmatrose	Alfred Peters
Decksjunge	Alex Burtscheid



DAS WUNDER VON SCHWEINFURT 1944

DEUTSCHE UNTERTASSEN

VERNICHTEN 145 SUPERFESTUNGEN

WOCHEN-Echo

21. Mai 1950 (V. b. b.) 4. Jahrgang, Folge 21, 80 Groschen

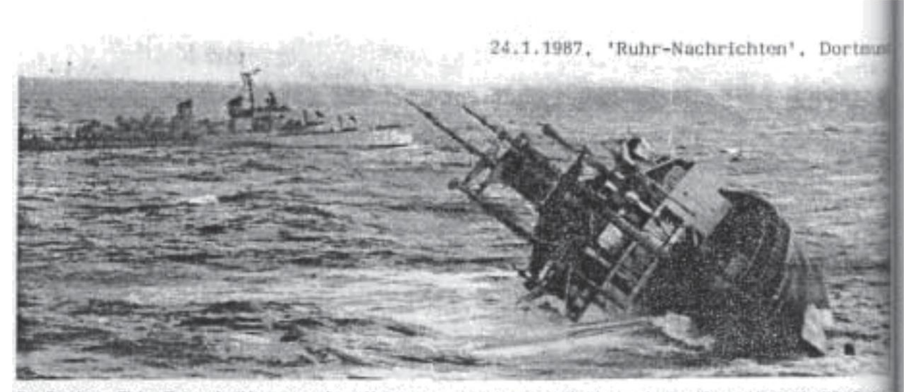
das oberkommando der wehrmacht gibt bekannt:

ein starker nordamerikanischer bomberverband flog gestern vormittag nach mitteldeutschland ein, und warf bomben auf mehrere orte. ueber dem gebiet von schweinfurt wurden allein 145 viermotorige bomber vernichtet..........

Die einseitige Berichterstattung zu dieser Sensationsmeldung ist weitgehend irreführend, wie alle Berichte über deutsche Flugscheiben-Entwicklungen vor 1945. Von 1950 bis etwa 1957 versuchte die Besatzungspresse, alle noch verbliebenen und berechtigten deutschen Hoffnungen zu zerstreuen, indem sie behauptete oder zumindest annahm, die deutschen „Wunderwaffen" seien während der Invasion in die Hände der Alliierten gefallen, genau wie alle anderen militärischen Entwicklungen. Dies wurde oder musste damals allgemein geglaubt werden.

Inzwischen sind Jahrzehnte vergangen und es häufen sich die Beweise dafür, dass sich vor allem die Amerikaner und Sowjets in einem ständigen Kampf gegen die sogenannten „UFOs" befinden. Aus heutiger Sicht ist es daher völlig unlogisch, dass die feindlichen Mächte 1945 in den Besitz deutscher Flugscheibentechnologie gelangt sein sollen!

Wie in so vielen Bereichen antideutscher Lügen, Hetze und Feindpropaganda müssen wir erkennen, dass es auch in diesem Fall keine Ausnahme gibt.



Der Frachter „Flying Enterprise" kurz vor seinem Untergang am 10. Januar 1952. Bis zum letzten Moment hatte Kapitän Carlse sein vom Sturm schwer angeschlagenes Schiff nicht aufgeben wollen. Der Versuch, den havarierten Frachter in den rettende Hafen von Falmouth zu schleppen, schlug fehl. Foto: dpa

Deutsches Ziel coniuin war das erste Atom-U-Boot der Welt bestimmt

Taucher me Fracht des See-Heldm Kapitän Carlsen

Von JOSEF LUCKE

H a m b u r g (dpa) - Tagelang hielt der Todeskampf des amerikanischen Frachters „Flying Enterprise" und das Schicksal des einsamen Kapitäns an Bord des Havaristen die Welt in Atem.

Gebannt blickten die Menschen auf den Mann, der um die Jahreswende 1951/52 bis zuletzt auf seinem Schiff ausharrte, allein, durchnäßt, ohne Essen, ohne Schlaf, und schließlich doch aufgeben mußte: Kapitän Kurt Carlsen, der sein angeschlagenes Schiff retten wollte.

Am 10. Januar vor 35 Jahren versank die „Flying Enterprise" im Atlantik vor der britischen Küste. Carlsen wurde auf dem Broadway in New York eine solche Konfettiparade bereitet, wie sie bis dahin nur Charles Lindbergh nach seiner Atlantik-Überquerung zuteil geworden war. Was die Öffentlichkeit nicht wußte und erst später Taucher ans Licht brachten: Sein Schiff hatte geheime, nicht deklarierte Fracht an Bord.

Das Barometer fällt. Das Wetter verschlechtert sich. Im Kanalausgang toben orkanartige Stürme. Windgeschwindigkeiten von 175 Stundenkilometern peitschen die See zu meterhohen Wellen. Am ersten Weihnachtstag erschüttert ein schwerer Schlag den Frachter. Das Schiff zeigt Risse und droht auseinanderzubrechen. Mit 30 Grad Schlagseite treibt die „Flying Enterprise" in der tobenden See. Carlsen lehnt dennoch die Hilfe des französischen Hochseeschleppers „Abeille 25" ab.

Vier Schiffe - „Noordam", „Greeley", „Golden Eagle" und „Southland" - halten sich am 29. Dezember in unmittelbarer Nähe der „Flying Enterprise" auf. Seine Schlagseite beträgt bereits 60 Grad, als die Passagiere in das eiskalte Wasser springen und von den Rettungsbooten der Hilfsschiffe aufgefischt werden. Die Besatzung der „Enterprise" verläßt noch am gleichen Tag das sinkende Schiff.

Nur Kapitän Kurt Carlsen bleibt an Bord und hofft noch immer, daß sein Frachter gerettet werden kann. Allein treibt er auf dem manövrierunfähigen Wrack in den Wellenbergen, bis am 3. Januar 1952 der britische Bergungsschlepper „Turmoil" am Unglücksort eintrifft. Dem ersten Steuermann Kenneth Dancy gelingt es, an Bord der „Enterprise" zu kommen. Carlsen ist nicht mehr allein.

Am 5. Januar können beide eine Schleppverbindung herstellen. Mit dem Wrack auf dem Haken macht die „Turmoil" drei Meilen Fahrt in der Stunde zum nächsten Hafen Falmouth am südlichsten Zipfel der britischen Insel. Die „Abeille 25" und der US-Zerstörer „Williard Keith" begleiten den Schleppzug.

Keine 80 Seemeilen - etwa 150 Kilometer - vom rettenden Hafen entfernt, bricht die Schlepptrosse. Der Frachter hat sich inzwischen fast völlig auf die Backbordseite gelegt. Es gibt keine Rettung mehr für das Schiff. Am Nachmittag des 10. Januar verlassen Kapitän Carlsen und „Turmoil"-Steuermann Dancy das todwunde Schiff. 13 Tage hatte Carlsen um sein Schiff gekämpft.

Vieles an dieser Schiffahrtskatastrophe blieb lange Zeit rätselhaft.

Gerüchte

Die sowjetische Marine-Zeitschrift „Rote Flotte" behauptet später, das Schiff wäre zu retten gewesen, wenn der Kapitän als Nothafen Brest angelaufen hätte. Das habe ihm die Reederei aber streng verboten. Damit erhielten Gerüchte neue Nahrung, die „Flying Enterprise" habe geheime Fracht an Bord gehabt. Sie werden lauter, als in aller Heimlichkeit mit Bergungsarbeiten begonnen wird.

Sehr interessant scheint hierbei die Bergung von sechs kl nen Stahlkisten, die unt strengster Geheimhaltung na New York gebracht werde Sie enthielten reines Zirk nium, ein Metall, das in de Atomindustrie verwende wird. Die Lieferung war für di amerikanische Atomenergiebe hörde bestimmt. Das Geheim nis der sechs Kisten war s sorgfältig gewahrt worden, da selbst Kapitän Carlsen ihre Inhalt nicht kannte.

Überall, wo Material durc besonders hohe Temperaturen beansprucht wird, etwa in de Brennkammern von Düsenfli gern oder Raketen wird da stahlfarbig glänzende Metall be nötigt.

Für die „Nautilus"

dahin be ode

Graphit hemmt es die Kettenre aktion in Atommeilern. Di Bundesrepublik war dama das einzige Land, das die tech nische Ausrüstung besaß, rei nes Zirkonium herzustellen.

Ein amerikanischer Atom wissenschaftler gab das Ge heimnis der Ladung erst vie Jahre nach dem Untergang de „Flying Enterprise" preis. Wi es hieß, war das Metall für de Kernreaktor des ersten atomge triebenen Unterseebootes, de „Nautilus", bestimmt. Es li 1954 vom Stapel.

Hamburger Morgenpost 19.10.76

15000-Tonner mit 37 Mann im Bermuda-Dreieck verschwunden

b.l. New York — Das mysteriöse Bermuda-Dreieck — ein Gebiet im Atlantik, dessen Dreieckspunkte Puerto Rico, Bermuda und Norfolk sind — hat ein neues Opfer in die tödliche Meerestiefe gezogen:

Der fast 200 Meter lange Erzfrachter (15 000 t) „Sylvia L. Ossa", der unter der Flagge Panamas fuhr, ist verschwunden. Mit ihm 37 Besatzungsmitglieder.

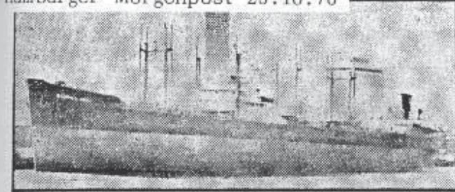
Die amerikanische Küstenwache und andere Schiffe haben keinerlei SOS-Rufe des Erzfrachters, der auf dem Weg von Brasilien nach Philadelphia war, aufgefangen.

Als einzige Spur entdeckte die Küstenwache einen riesigen Ölfleck auf dem tiefblauen Wasser, ein gekentertes Rettungsboot und einen Rettungsring mit Brandspuren.

In dem „Bermuda-Dreieck", von Seeleuten als „Friedhof des Meeres" gefürchtet, sind in letzten Jahrzehnten Dutzende von Schiffen und Flugzeugen und viele hundert Menschen verschwunden, ohne daß logische und natürliche Erklärungen dafür gefunden wurden.

Die „Sylvia L. Ossa" hatte am vergangenen Mittwoch letzten Funkkontakt mit dem New Yorker Eigentümer. Ihre Position: 145 Meilen westlich von Bermuda. Zwei Tage später sollte das Schiff im Zielhafen sein.

Hamburger Morgenpost 25.10.76



Niemand weiß, wo der Erzfrachter „Silvya Osso" geblieben ist: Zuletzt meldete sich Kapitän El Bakh am 13 Oktober um fürf Uhr morgens

Bermuda-Dreieck: Riesiges Schiff spurlos verschwunden

at Miami, 2. November

Drei Schwimmwesten — nicht benutzt. Ein Rettungsfloß — nicht aufgeblasen — das war alles, was nach tagelangem Suchen von dem Frachter „Sylvia Ossa" entdeckt wurde. Der 180 Meter lange Erzfrachter ist vor zwei Wochen mit 37 Mann im berüchtigten Bermuda-Dreieck verschwunden.

Und wieder stehen die Experten vor einem Rätsel: 21 Schiffe, 16 Flugzeuge und mehr als 1000 Menschen sind in dem Teufelsdreieck zwischen Puerto Rico, Florida und den Bermudas verschollen. Eine logische Erklärung für diese Fälle gibt es nicht — auch nicht für das letzte Unglück.

● „Das Schiff ist nicht explodiert — sonst hätten wir Wrackteile finden müssen", schrieben die Experten in ihrem Bericht.

● Die „Sylvia Ossa" (15 000 Tonnen) kann auch nicht bei Sturm untergegangen sein. Sogar ein 8,50 Meter langes Segelboot erreichte im gleichen Gebiet sicher den Yachthafen.

● Das Schiff kann auch nicht auseinandergebrochen sein. In diesem Fall hätte der Kapitän Zeit für SOS-Signale gehabt. Von der „Sylvia Ossa" kam überhaupt kein Signal.

Kapitän El Bakh, der seit Jahren Eisenerz von Rio nach Philadelphia bringt, meldete sich zuletzt am 13. Oktober um 5 Uhr morgens, 210 Kilometer westlich von Bermuda. „Einen Tag zuvor ließ er sich an unseren Computer-Rettungsdienst anschließen", sagt Francis Eyre von der US-Küstenwache ...

WAZ, 23.Juni 1971

Geisterflotte in den Versicherungslisten umfaßt 70 Schiffe

Lloyds fällt Todesurteil für „Kiki"

Mitte Januar auf der Fahrt nach Jugoslawien spurlos verschwunden

LONDON (ap)

Mitte Januar dieses Jahres lief der in Famagusta (Zypern) beheimatete 3750-BRT-Frachter „Kiki" von Emden nach Jugoslawien aus. Am 21. Januar meldete sich das Schiff zum letzten Male. Was danach geschah, wird vermutlich immer ein Geheimnis bleiben. Am heutigen Mittwoch wird bei der Lloyds-Versicherung in London das Todesurteil über Schiff und Besatzung gesprochen: Die „Kiki" wird, nachdem alle Suchaktionen vergeblich blieben, auf Beschluß des Lloyds-Vorstandes offiziell als „vermißt" geführt.

Der Eigner kann jetzt seine Versicherungsansprüche anmelden, die Ehefrauen der Besatzungsangehörigen werden nun auch amtlich Witwen. Die Eintragung in den Lloyds-Listen bedeutet, daß weder Überlebende, noch Tote, noch Wrackteile gefunden wurden, das Schiff ist einfach spurlos verschwunden.

Die „Kiki" gehört nun zu der Geisterflotte von immerhin 70 Schiffen, die in den letzten zehn Jahren das gleiche unerklärliche Schicksal erlitten. Es waren keineswegs nur klapprige „Seelenverkäufer", sondern auch Schiffe mit modernen Funk- und Navigationsgeräten, so beispielsweise der 10 000-Tonner „Milton Itriadis", der mit einer Ladung Speiseöl von New Orleans nach Kapstadt auslief und alle fünf Tage über Funk seinen Standort melden sollte. Man hat nach dem Auslaufen nie wieder etwas von dem Frachter gehört.

Auch die „Ithaca Island" (7426 BRT), mit Getreide von Norfolk (Virginia) nach England unterwegs, löste sich ebenso in Nichts auf wie in diesem Jahr schon das Motorschiff „Iligan Bay" (5203 BRT), das zuletzt aus der Biskaya schweren Seegang gemeldet hatte.

Von 2766 Schiffen, die in den letzten zehn Jahren verlorengingen, weiß man bei Lloyds, wo und wie es geschah. Bei der „Kiki" und 69 anderen heißt es nur „vermißt".

UFO-Schock und Rettung im Bermuda-Dreieck

von Riki Moss

Forscher auf den Bahamas untersuchen Berichte, wonach ein UFO eine Familie vor dem Ertrinken gerettet hat , nachdem ihr Boot auf den Bermudas gesunken war. Bermuda-Drëieck sank. Dr. Leooold Stinsön berichtete auf einem Symposium in Caracas/'Yeoezueÿa' , dass sich der Vorfall am 5. Mai 1966 ereignete . ...alle Anzeichen eines verwerflichen Begegnung mit Außerirdischen trägt.



Stineon zftlérta the F-amllle, wleie øie eú4ge- sagt hot, dass daä UFO eua der See in der H6he'stieg, g'erä gekunden; nechdem ihr 11 m langes Bgot uŸe@lng.

„ Unglaublicherweise **muss** ich die Hilfe des **Raumschiffes** annehmen **und mich retten .**

Air-Force trug."

oleaee.Gchlauohboot-,:.eagte:8tin- „It's son, ;,deá em für alÿe mal'bewelsen könnÿb, da8 auRerirdiøche 1nteIIlÿenz+iri Im Ben 'muda-Dreieÿe operÿeren. Oaa Boot /sÿ eiti **Typ , der sicherlich in den** 1950er Jahren gebaut wurde . Wenn eine der offiziellen Nummern eines Flugzeugs , von dem wir wissen , dass es zu dieser Zeit in Bermuda DC verloren ging , darauf hindeuten würde , dass es „gestohlen“ und ins Meer gebracht wurde , vielleicht von Menschen, die nicht **.dieser Welt sinó:'**

'Stifison meÿnte, deß .das .die Suche ñac.fi eiriei eritsgrëÿÿendeñ Nun\mer, infoiÿë cler großer Oen **Artzaÿil von Fluÿzeugeri, .die'** im Bermuda **- Dreieck..verschwinden,** cler **Wochen, Monate** Odes **Jehre in ènsÿruch** nehmen kónritè.

Unter Tage konzentrieren sich die **Ermittlungen auf die** gerettete Familie.

„Eo emo Leuæ, die sich klar ausdrücken und gleichzeitig , kooperieren“' , fuhr er fort. „oer. Mèmann und dle Fràu, und **beide Medlzlneî** ,aue **Brasillen. Sie haben** zwei Kinder, die beide das College besuchen .“

cz "näe or. Die Familie war auf einem gemütlichen Segeltörn durch die Karibik. **Sie waren auf dem** Weg zu den Bahamas, **als** ihr Boot Wasser aufnahm .

Ihr eigenes Rettungsboot war in Seenot. Ein Teil des Bootes war blockiert, aber das Boot selbst war schwer beschädigt . Sie sagten, sie könnten das Tier nicht finden . Sie berichteten , dass sie gestorben seien , aber sie rechneten damit, dass sie ums Leben gekommen seien.

Die Familie weiÿe-: .:tas UFO - gofdfar6en und eternfôrmlg ausøehend - ochoß' ca. 7 Tage vom Waøgâr Hereuø entfernt . 'ÿú dlœær Zeit waren sie alle wie von Sinnen vor Angetet", dann $ 2 \Insoci.

„Aber ich erinnerte mich , dass das UFO knlsterte und øummte, Anzeigen. es ödurch die Oberfläche der See drang und sich zu ihnen **bewegte sich in Richtung. Œe søgterí,** die Raumsÿhin kam 6 -. 9 Heter zu oer Stÿlle, .wo ihr Boot sank und lfe0 dÿsSnhfauchboót.derAlrfœne **seiînem.Schltf8lnnem hinunter." aus**

Sie dachten , als das Schiff **ein paar** Sekunden **über ihrem** Kopf **schwebte** und dann oben verschwand . **Die sprechenden Männer** hörten auf , **aber dann kümmerten sich** die **Männer um die... Shauchba.ot** und Kfetterte **an Bord: Erschüttert** von **ihren furchterregenden Edebnîs8en,** ertranken sie **im** Finetemi9 . **4 des nahen Meeres** ", **sagte Mingon .**

„Ihr gekentertes Boot glitt geräuschlos unter dem Meereslärm dahin und eine bizarre Ruhe überkam die fliehende Familie. Sleÿat- teten betend die Hände und warteten.

Ungefähr 20 Minuten später hat die Crew von elnes Sportfiecher-Booteø der Behÿrnas éie soÿtwinjmande Familie In fhærn Boot una btachjø àlø ans uer';'eagtÿ Stlneon.

Sie meldete den Fall den offiziellen Behörden , die Dr. Stinson von der UFO- Forschungsgruppe **des Bermudadreiecks anriefen . Caroe** Garcla , Geschichtsreporterin bei Caæeas, **meinte, die** Reaktionen **unter** Stineona-Symposium- Kollegen **seien** geteilter **Meinung gewesen .**

„Jetzt können Sie **gespannt sein, ihre Berichte in den** Zeitungen zu lesen , **dann** können Sie die Beweise auswerten **“,** sagt er .

We'oMy World News", P4: 6. 1986

UN-Übersetzung: Erich fmmel/U6A,

UN- Nr. - 302 J an.. / l"r bi'. .I 987

US Navy hebt ein UFO aus dem Puget Sound

Ein abgestürztes UFO , das „wie massives Gold" aussah und von zwei Tauchern nahe der US-Küste unter WÿÇSOr gefunden wurde , ist auf mysteriöse Weise verschwunden. Allerdings mehren sich die Vermutungen , dass das abgestürzte Flugobjekt außerirdischen Ursprungs von der US-Marine auf einer geheimen Mission geborgen wurde. Die Regierung verheimlicht das mysteriöse UFO
Absturz in der Nähe von Seattle.

Siehe auch „Taucher suchen nach UFO" in UN- Nr. Z92 , IVtärt/Aqril \986, wo in der Einleitung bereits auf den Absturz in den USA hingewiesen und auf inzwischen erfolgte Ergänzungen hingewiesen wurde . .

UN-Rot.

ÿ N Nr . 296. Jan. /hebr. 1°60

Das metallische, mit einer Kuppel ausgerüstete Flugobjekt wurde genau an dem gleichen Platz gefunden, wo vorher Augenzeugen berichtet haben, daß ein „glühendes UFO" in das kalte Wasser des Puget Sound von Bellingham, Washington, gestürzt sei. Die Augenzeugen berichteten, das Welt-
Raumschiff schickte einen mindestens 22 m hohen Funken- und Flammenregen in die Luft und verwandelte das Wasser in kochenden Schaum

UFO crash mystery

Witnesses say impact hurled sparks & flame 70 feet in air

Did a Navy team secretly recover wreckage found by two divers?

Einige Wochen später machten die Taucher John WalAer und Richard Bu/1'e aus See\tÿÿø drei Tauchgänge an derselben Stelle , an der das UFO im Wasser gelandet war.

stürzte. Beide berichteten, daß sie ein großes, kuppelförmiges Objekt fanden, goldfarben und 60 m tief unter Wasser halb im Schlamm steckend. Trotz seines gespenstischen Aussehens in den turbulenten und schlammigen Tiefen, verleitete das versunkene Objekt Burke zu aufgeregten Schreien. „Mann! Ich stehe auf dem UFO", schrie er durch seinen Helm-Sprechfunk. „Es ist verdammt groß". Burke beschrieb das Objekt als etwa 6 m im Durchmesser

und sieht aus wie ein teuflisches Ungeheuer . Halb bedeckt von Gchÿaizrm mit eÿwa

„Das hat uns sehr nervös gemacht ", sagt er . „Es war etwa 3,5 Meter hoch, aber wir konnten nicht sicher sagen , ob es im Schlamm war ."

Burke und Welker unternahmen an den folgenden Tagen mehrere weitere Tauchversuche .
Drei Tage später kehrten sie zurück, um das UFO zu bergen . Aber dieses Mal konnten sie es nicht mehr finden .

„Wir haben seit Stunden Geräte , die alles auf dem Meeresboden orten können ", sagte der Forscher und Besucher Sahattter Oate Goudie, der bei der Bergung des UFOs helfen wollte . „Wir wissen genau, wo das Objekt war. Es war dort seit 5 Monaten , ohne sich zu bewegen. Warum wollte es verschwinden? Wir haben Berichte gehört , dass NAVY losgefahren ist, um es zu bergen ."

Da der Verdacht immer lauter wurde , dass die ' Entagonisten die Bergung arrangiert hatten , leugneten Regierungsvertreter jegliche Kenntnis von dem UFO und verweigerten jegliche **Stellungnahme.** "Ich weiß nicht, ob wir das Objekt haben oder nicht", erklärte ein hochrangiger Marineoffizier in Yadnington, DC. "Wenn dem so wäre , wäre es eine geheime Angelegenheit. Es könnte auch ein militärisches Gerät sein ."

Bnice Maçcavee, Phyalker aus dem Verteldl- gungs-Hfnstedum sagte: "Oaa uritertas- øenförmigc Objekt könnte em AocAgradiger UFO-Beu/ein reiner, würde aber nie zur OttenttMkeit kommen \ "PuBet Sound ist voll mit N8wy-Ausrüatungen geladen ", sagte Dr hïacaavee der

"Weekly Wortd News. "tch deme, wenn die Marine das Objekt geborgen hat , könnte sie es getan haben , ohne dass es jemand bemerkt hat. Meiner Meinung nach war da etwas und es ist einfach "verschwunden". Aber wenn die Marine es hat , dann deshalb , weil 3 Iÿh es nicht erzwingen kann,
daa UFO soll freigelassen werden'.

..Wee'My World jews". 90. 4. 198s
LTN-Obar$atzung: Erich fmmel/U$A

Handelte es sich tatsächlich um einen Frisbee-Unfall? Konnte die Besatzung ihre Frisbee selbst reparieren und wieder wegfliegen? Oder führte eine andere Frisbee eine Rettung oder Bergung durch? An eine Rettung durch die US-Marine können wir nicht glauben! Das hätte die Dritte Macht schon allein wegen des Fluggeheimnisses nicht zulassen können!



Von HANS ILG-MOSER

üchtigten
en Brest
tobt seit
ltiger Or-
iche Strö-
tunde ein

Mittendrin: der italienische Frachter „Tito Campanella" mit 25 Männern an Bord.

In Brest versuchen die Funker der französischen Marine-Präfektur seit Stunden verzweifelt mit dem 13 000-Tonnen-Frachter in Kontakt zu kommen.

Doch die „Tito Campanella" meldet sich nicht mehr . . .

Am nächsten Morgen, als der Orkan abgeflaut, die Sicht besser geworden ist, steigen Suchflugzeuge der französischen Marine auf. Sie sollen das Schiff orten und feststellen, was mit ihm geschehen ist.

„Nackte Angst"

Die Piloten fliegen die Route des Frachters nach, halten nach Trümmern, Rettungsbooten und Ölflecken Ausschau – ohne Erfolg: Die „Tito Campanella" bleibt verschwunden, hat sich spurlos aufgelöst . . .

Das war am 19. Januar 1984. Wieder einmal hat das Schicksal im Atlantik zugeschlagen – im tödlichen Biskaya-Dreieck!

Die Schreckensnachrichten reißen nicht ab:

- Der Panama-Frachter „Radiant Med" wird in der Biskaya wie ein Streichholz geknickt, säuft ab. 17 Seeleute sterben. Das Wrack wird Tage später an die gefährlichen Klippen südlich von Brest geworfen.
- 13 Tage später sinkt aus bisher ungeklärter Ursache der ebenfalls in Panama registrierte Frachter „Midnight Sun" – acht Menschen ertrinken.
- 30 Seeleute sterben, als der 32 000-Tonnen-Frachter „Marina de Equa" bei einem Orkan auseinanderbricht und in wenigen Minuten sinkt. Die Besatzung hatte noch nicht einmal Zeit, einen Notruf zu funken . . .

Die Liste des Schreckens, des Todes, läßt sich beliebig verlängern.

Die Biskaya – ein neues, unheimliches „Bermuda-Dreieck?"

„Wir haben nackte Angst vor diesem verfluchten Stück Atlantik", sagt ein Besatzungsmitglied des englischen Luxusliners „World Renaissance". Die Männer des 22 000-Tonners haben sich jetzt geweigert, das „englische Traumschiff" von Plymouth nach Lissabon zu fahren. „Die Biskaya ist uns zu unheimlich geworden, da machen wir nicht mehr mit!"

Die englische Reederei mußte die 150 Kreuzfahrt-Passagiere mit dem Flugzeug nach Lissabon bringen, die „World Renaissance" wurde von einer eilends angeheuerten Not-Crew nach Lissabon überführt – unter weiträumiger Umgehung der Biskaya.

Liegt auf der Biskaya ein tödlicher Fluch?

„Ich habe Angst vor diesem Trip", schrieb der 2. Offizier der „Tito Campanella", Marco Incorvaia, an seine Mutter in Neapel, kurz bevor er mit seinem Frachter in Malmö auslief.

Marco Incorvaia und 24 seiner Kameraden sind mit ihrem Schiff verschwunden . . .

Immer mehr Seeleute fragen sich: Wer wird der nächste sein? Wen von uns trifft's?

Über 50 Schiffe sind in den letzten zehn Jahren in der Biskaya gesunken, mehr als 150 Menschen fanden zwischen Brest, La Rochelle, Santander und La Coruna ihr Seemannsgrab.

Modernste Radar- und Funkanlagen, Wetterberichte vom Satelliten, Superschiffe mit neuester Technologie – die Biskaya kümmert sich nicht darum, sie holt ihre Opfer, wann immer sie will.



Schlechtes Gefühl vor dem letzten Trip: 2. Offizier Marco Incorvaia (oben) und Maschinist Tomis Baus (unten)



Aberglaube . . .?

Capitano Juan Rudilos von der Küstenwache Santander (Spanien): „Die Biskaya ist das tückischste Wetterloch der Welt, wie ein Waschkessel, der von allen Seiten beheizt wird."

''e

ezf#hfene'Seeruazzn vom Verclan6 fi'ez nicht so recbt erIc\ären, wunun co. viele Schiffe vezsirdcen. spurJos versch/Jnflen.

Aberglaube, Angst vor den Naturgewalten, vor Überirdischem?

Die Seeleute sind sich einig: Auf der Biskay



Todesdreieck im Atlantik

Auf geheimnisvolle Weise verschwinden immer mehr Schiffe vor der französischen Westküste

Seite 78 BILD am SONNTAG, 19. Februar 1984

Ein brodelndes, kochendes Wasserinferno: Viele Superschiffe sind in den letzten Jahren scheinbar grundlos in der Biskaya versunken

Nicht alle dieser Schiffbrüche können mit unserem Thema in Verbindung gebracht werden! Die überwiegende Mehrheit hat konventionelle Ursachen.

Überall dort, wo ungeklärte Schiffbrüche gehäuft vorkommen, spricht man von neuen Dreiecken.

Warum? Um abzulenken? Um zu lokalisieren, was weltweit tatsächlich passiert?

NASA-PhysiLer entdeckt

UFO-Basis die vor Küste Floridas

Von rrank Nalson

BEWEISE DEUTEN DARAUF HIN, DASS DAS VERSCHWINDEN VON MEHR ALS 120 SCHIFFEN UND FLUGZEUGEN IM GEHEIMNISSVOLLEN „BERMUDA-DREIECK" AUF FLIEGENDE UNTERTASSEN ZURÜCKZUFÜHREN IST.

Unidentifizierte Fliegende Objekte benutzen eine abgelegene Bahama-Insel als Basis für die Überwachung der US-Raumflüge und als Ausgangspunkt, um menschliche „Musterexemplare" von der Erde wegzuholen.

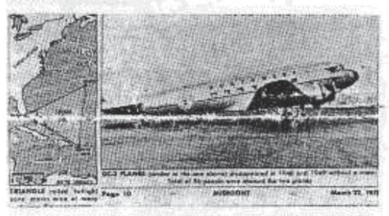
Dr. Jonathan Wright, NASA-Physiker, enthüllte die- So aufregend Nactir Icht letzte Woche in seinem Hotel in Nassau



Dr. Jonathan Wright ist überzeugt, eine UFO-Basis auf den Bahamas gefunden zu haben.

(Hauptstadt der Bahamas. D. Ü.), nachdem er von einer dreiwöchigen Forschungs-Kreuzfahrt durch die abgelegene Inselwelt zurückgekehrt war.

„Es besteht kein Zweifel darüber", sagte Dr. Wright, „wir haben eindeutige Beweise dafür, daß UFOs regelmäßig auf einer winzigen Insel landen, ungefähr 50 Meilen von Grand Cayman entfernt."



Die „Dreieck" genannte ‚unheimliche Zone' umreißt das Gebiet vieler merkwürdiger „Verluste". DC-3-Flugzeuge (wie das oben abgebildete) verschwanden spurlos 1948 und 1949. Insgesamt 56 Passagiere waren an Bord der beiden Flugzeuge.

Zahlreiche Boote, die in dieses Gebiet segelten, verschwanden auf unerklärliche Weise.

Dr. Wright ist der Leiter einer besonders vorrangigen UFO-Forschungsabteilung der NASA. Er war auch Mitarbeiter der UFO-Studie, welche vor 2 Jahren von der Universität von Colorado für die Air-Force durchgeführt wurde.

Das NASA-Team wurde kurz vor Weihnachten auf die Bahamas beordert, als wieder einmal zwei Schiffe und ein Flugzeug auf rätselhafte Weise verschwanden; in einem Gebiet, welches „das Bermuda-Dreieck" genannt wird.

Mehr als 120 Schiffe und Flugzeuge sind bis jetzt in dem Dreieck zwischen Bermuda, Miami und den Bahamas spurlos verschwunden.

„Jahrelang verwunderten wir uns darüber, was sich in dieser Gegend abspielte", sagte Dr. Wright. „Im Kontrollzentrum von Kap Kennedy empfingen wir zu den Startzeiten immer wieder seltsame elektronische Signale. Unsere Instrumente zeigten an, daß sie aus diesem Gebiet stammten."

Es gab dann auch dieses „berühmte" Verschwinden von Flugzeugen und Schiffen in diesem Dreieck. Und insbesondere lagen uns von einigen dieser Inseln verschiedene Berichte und das Flugzeug verschwanden, entschlossen wir uns, der Sache nachzugehen" fuhr er fort. „Mit einem kleinen Boot, bestückt mit elektronischem Gerät, fuhren wir zu einer der kleinen 1ne:in htm e:u8 und wartete ein b.

Nach zwölf Wochen berichtete Dr. Wright : ein Forsohertesm drei glünzerdo kreisförmig Objekte sichtete, die in nicht allzu großer Entfernung am Horizont niedergingen.

Eine Woche später stiegen sie dann wieder auf und verschwanden im Nachthimmel. Dr. Wright fuhr mit seinem kleinen Boot näher heran, um besser beobachten zu können; und zwei Wochen später landeten die drei Objekte von neuem.

„Diesmal waren wir sehr nahe", führte er aus, „wir konnten zwei kleine Fenster an dem sehr kleinen Fahrzeug sehen. Die UFOs selbst hatten die Form von Thunfisch-Konservenbüchsen und @nn@n echweben und aeilwerfs fliegen.'

D. Wright Beria ließ. d a0 sein Mann nsch att auf dg r klar n an TEsel an Land g ing und auf der fremdartigen Maschinen zuging, aber er möchte nicht $ r davorstand

„Ich nehme an, daß eines Tages der vollständige Bericht veröffentlicht wird", sagte er, „aber jetzt noch nicht. Alles was ich sagen kann: Als wir den Objekten sehr nahe waren, stiegen diese mit unglaublicher Geschwindigkeit auf und schossen himmelwärts in Richtung Bermuda."

Dr. Wright sagt, daß ein bestimmter Zusammenhang besteht zwischen den in Kap Kennedy empfangenen mysteriösen Radiosignalen und dem Verschwinden von kleinen Flugzeugen und Luxusyachten im Bermuda-Dreieck.

Die NASA läßt nicht sehr viel über die Radiosignale verlauten, aber jedermann kann von den spurlos verschwundenen Flugzeugen und Booten lesen, die alle im Monat Dezember in verschiedenen Jahren verlorengingen.

Am 5. Dezember 1945 starteten sechs Marine-Flugzeuge von Fort Lauderdale und verschwanden spurlos. Ein Mitchell-Bomber mit 13 Mann Besatzung, der sie suchen sollte, verschwand ebenfalls nach dem Funkspruch, daß er die Orientierung verloren habe.

Die Marine entsandte einen Flugzeugträger in dieses Gebiet und 50 Flugzeuge suchten nach Überresten der verlorengegangenen Maschinen, aber sie fanden nichts — nicht einmal einen Ölfleck.

Im Dezember 1948 verschwand im Gebiet des „Dreiecks" eine DC-3 mit 32 Passagieren an Bord, und im Dezember 1949 verschwand spurlos eine weitere DC-3 mit 24 Menschen an Bord. Von keinem der beiden Flugzeuge wurde auch nur ein einziges Wrackteil gefunden.

Im Dezember 1957 verschwand eine Regatta-Yacht südlich von Bermuda.

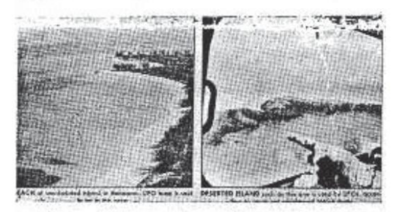
Im Dezember 1963 verschwand eine weitere DC-3 zwischen San Juan und Miami.

1967 spurlos ein Kajütboot genau

Segelboote und ein Sportflugzeug.

Dutzende von Suchflugzeugen fanden auch nicht eine Spur in dem genau bestimmten Gebiet, aus dem die Bootskapitäne und der Pilot ihre letzten Funksprüche durchgaben.

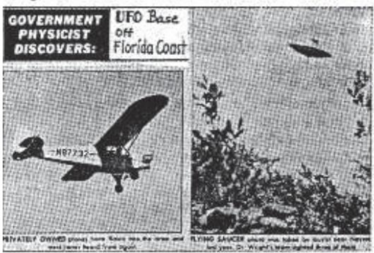
Sehr merkwürdig ist, daß alle UFO-Sichtungen auf den Bahamas immer im Monat Dezember gemacht wurden!



Der Strand einer unbewohnten Bahama-Insel. In diesem Gebiet soll sich eine UFO-Basis befinden.

Eine unbewohnte Insel wie diese wird nach einer bis jetzt noch nicht freigegebenen NASA-Untersuchung von UFOs benutzt.

Kap Kennedy liegt nahe genug der UFO-Basis, um genau beobachtet werden zu können.



/on Privatflugzeugen, die in dieses Gebiet flo-3en, hat man nie mehr etwas gehört.
=liegende Untertasse. Dieses Foto wurde letz-es Jahr von einem Touristen in der Nähe von Vassau aufgenommen. Dr. Wright und sein Team sichteten drei UFOs.

)ie Zeitschrift MIDNIGHT konnte einen Ein-}eborenen der Insel Grand Cayman ausfindig nachen, der in der Nacht, als das Sportflugzeug 'erschwand, ein helles Licht sah, das am Ho-izont niederging.
,Erst sah das Licht wie ein sehr heller Stern ius" sagte er, „aber dann fing es an, sich hin ınd her zu bewegen und stieg immer weiter ıerab. Es blieb ungefähr 15 Minuten lang ge-ıau über dem Horizont stehen — dann ver-ıchwand es.
ch hielt weiterhin Ausschau, und eine halbe Stunde später erschien es wieder, viel näher ınd heller. Dann stieg es plötzlich senkrecht ıoch und entschwand."
)r. Wright kommt zu der Folgerung, daß „ex-raterrestrische Wesen" aus dem Weltraum be-ıchlossen haben, die Erdbewohner von einem ıicheren Ort aus zu beobachten, de/ zudem

gaiiz in dir N6he elnee der wÿdutgeten ¥/I*sen-
Wÿ €rsn'4'm ' TTegt.

„Die Bahamas sind geradezu ideal hierfür",
*IPI- Nr.' Wriqht "well dick 'Weeen Kartenne- dy Boobs&it-n und auf eIe4c1ionB&iaiii Weq- wHeo mINar/ on cónnÿn, wae aofi gegWieht Glótzeltlg kdnnen sie.gIiÿi.- uóa' .$4uÿterexani- plare- wn .der Erde. hoTgn, Indom Ale Ffÿgzasz- ge a'8 kTeine 8oote kape dTg uT@.'Tn óag"0e- blet des /DreIe 'e" cegem

Nun haben sie das eigenartige Geheimnis um das Bermuda-Dreieck einmal geschaffen — und das' lÿi ÿiir.'cie 'ten'.9r'o&sm wir'es....

Sie können weiterhin im Dezember vereinzelte Schiffe und Flugzeuge rauben, und sie sorgen dafür, daß es dann so aussieht, als ob ein unbekanntes Naturphänomen die Ursache sei, damit sich die Menschen nicht ängstigen.

Die Leute werden eben sagen: „Ach ja, im Bermuda-Dreieck ist wieder ein Flugzeug 'runter

„Meine persönliche Meinung ist, daß ein großes Mutterschiff — oder UFO — in einigen hundert Meilen Höhe über dem „Dreieck" schwebt und alles beobachtet, was hier vorgeht. Wenn weil -In Mondllu'g .odar eozat eÿwaÿron Iftt0r- . e+"a 6 tefa,.."<hióa.es aÿa ki+man E/"und- duogs-
UFOe'I+efunrer.

Da ¥Ind aofdi-, ale str ele on. Die. ÿneef ea- ten.
hen, und aufgrund dessen, was sie da mach- Icbnneu wlr eagen, dae ele vnsarro ue „a-"
start vom 25. Januar überwachten.
Sie sind bei dem ganzen Unternehmen sehr vor- eÿ¢fldg,' fia, ale ÿ-IIlen a¡e dle. Me'ÿedwW '-o dai fifde nlÿhi ln PsnlE' varstdt m 8lt fieóbÿcbtfin i-aiaiioi
-in "im neuen iiiid "i e,e;rit, u "isi
rid-Pr-qr--ÿi,'ii'nd neflMsn nur efn"obce tmf

D-. Wr!8ht . módite ' l'alne: dete1lliirte ,AtJÿ/saga.
darüber machen, wie er sich das Verschwinden DON .Solff =ÿ und Flugaugen dónkt , aber er defi@t.die M6gTichkelt ÿÿ. ¥a0 das .rieilge UFO-. Ruthr80hiff.zut Erdoberfilg¢he her%bxomrÿt und Jn dr at ganze Yacÿit9n.:aua derÿ Waseer h'ebt, Od@y nzióen eine kfeiÿan Fÿÿgÿbvg liegt hier und es in der Luft:kaperÿ-

n8Iÿ eefien-. fghrt ai.fozf,. .a- -Wge. d0rrle jem
nen Argwohn erwecken, da kleine Flugzeuge und Boote immer wieder verschwinden. Die Menschen beunruhigen sich nicht so sehr, nur weil sich ein paar Leute scheinbar Gedanken d-rt1ber wn'f*or', anri they reÿalor uann.mli ¡ei- #%oo nm ed c .ougótud ,c tthsl,gen
Das gehört schließlich zu den Risiken des Se- gslne eiJer **Fliegens.**

Aber diese Leute sind für die Weltraumwesen ideale „Studienobjekte". Es sind in der Regel gn- ii-riia--ÿ-. ts-"saen, o<waitst-'"e, a"- d'!otende Psraenllÿhlcaiÿen aea 6ItenjIlai-n .¿a-

„Eines kann ich Ihnen sagen", schloß Dr. Wright „Ich fahre nie wieder mit einem kleinen Boot zu dieser Insel zurück, und ich werde nie mehr das Bermuda-Dreieck überfliegen."

„MIDNIGHT" v. 22. 3. 1971 — Übers.: Dipl.-Hdl. W. Bühler

'ffFO-Naclw. ' , Nt , 1,7 z , 11.1971

Machine Translated by Google

UFOs über dem

Von William Gryzik

Die große „Untertassen-Jagd" des Jahres 1960 über dem Michigan-See ging planmäßig im Oktober zu Ende. Sie wurde von vielen Augenzeugenberichten umrahmt, wonach viele Unbekannte Fliegende Objekte sowohl im Michigan-See, nordöstlich von Chicago, als auch in der Bucht von Guantanamo (Stützpunkt der US-Marine) auf Kuba gelandet sind.

„Raumschiffe, allgemein „Fliegende Untertassen" genannt, benutzen die Tiefen der Gewässer als Treffpunkte," erklärte der Chicagoer Patentingenieur und Weltraum-Enthusiast Radiokommentator John Otto.

Eine Gruppe von 75 Mitgliedern der „Great Lakes Identified Flying Objects Association"

Ivi rcínltuxg de Iio-stuòienarvppoa .dnr nró-
ßen Seen) fuhr mit elektronischer Spezialausrüstung an Bord von Fischerbooten von **Waukegan aus hinaus auf den See, um ernst-**
Halt. cu ,eersumen., mm óle an Rs.ua'-auuen
Kontakt aufzunehmen. Diese von Normann Jack Maynard aus Waukegan geführte Gruppe wurde durch den Obermaat Charles V. Dillon von der Marineschule der Großen
seëri wa a!---- Ilÿ ternêhÿóeo Das

Dillon, ein „Achtzehnender" der Marine, hatte dieses Phänomen während seiner Dienstzeit in Kuba beobachtet und zum ersten Mal öffentlich bei einer Zusammenkunft der Forschungsgruppe Maynard in Waukegan darüber gesprochen.

s;r schreibt d cmsls. zm II JutI l8b8,. Fl1fù-er eat.ee Wñe
zrinscb'ifi fn' d t 9uebfi of: 'Guzitz- nirrig, stz.'ÿr' úrid siin.e
blänoei . em " orsnie-
farbenes Glühen" an einem Berghang bemerkten. Sie sich der Stelle weit genug, um „zwei Dinger, so wie Augen" zu Er wies seine
Izt'e und links eine Aéliee.

Am , d le Stifle
st.
daß

in
eine
von m
und sie in das

Dllÿon sspe, .er.'. Ich bin ein Geschenk. -: subJekflv sprncfign
den Eindruck, daß der Bodeneindruck durch
elrt"Ufo, entiiÿänöen' 4ir.'"W 4s' me ønbetrllft.
so glaube ich, daß es von sonstwo her kam. Woher? Ich weiß es nicht. Das Universum ist
Hi. g'roß, Icli metric, .ez' kãúi ouz' eini
anderen Welt."

Maynard 'der aus slói' 'behauptete' .eIs 5ß
„sichere" G1¢h¥uzi'geri : gehaõt xu: heb'en, dasselbe
auch, daß er seit sechs Jahren UFO's über dem
Miÿhlç n-See ÿeouuch tet la bà-

„Am Heiligen Abend 1954 sah ich ein Objekt aus dem See heraus aufsteigen und im Raum verschwinden. Ich sah es so klar, daß ich sogar den Sprühregen erkennen konnte," berichtete er der UFO-Studiengruppe. „Meine letzte Sichtung hatte ich vor einigen Wochen, als ich die Zollstraße entlang fuhr und ein sehr großes, zigarrenförmiges Fahrzeug — man konnte
øo *due aeñ-qga# $rGnüen - beobmdomD,

fl*g h$m Mm'meÿ'he%cb'* Ham "od.ÿa. d°n
See tauchte."

Über die Ergebnisse der „Untertassen-Jagd" wurde nichts bekanntgegeben. Zwei Versuche, brieflich mit dieser Studiengruppe Kontakt
ä'ulzurtehMen. .blÿebeit... grÿolÿlos. sts Stite ÿeiayi gèn una ielii wieä er iierz us . géiromœ in irfiiÿi

In gab es viele Meldungen über man in den See stürzen sah. jedoch Ölflecke oder und was noch merkwür-

A rn 13. &b ar 190g:'suehÿen all Hubachzau- bré dir
Harÿnitliëger-Station. Gienviëór und em Küsteñicfiutx-
Kutts'r,'.die' ;naritàrt",'in .der
Dämmerung den Michigan-See vor der Küste
yonRVapÿóÿ ab;iVe1nS0òeüi ómr NóM-
west-Universität gemeldet hatte, er habe etwas beobachtet, was wie Leuchtsignale aussah. Auch habe er eine Explosion auf dem
sic gchot...Hübÿ'i Flit;t'<r ú a xuttcr fande i
für die öezeicfitietün „Gÿbèr øbèr nur' eiÿ kTèineg
Fischerboot und einen Tanker der „Sinclair Oil Co.", bei denen aber alles in Ordnung war.

bei Krebs. toòersn ..Y'-ll, Ziel zL úprß 19ãt;
zbeadø, war. Yen. vteJen .&iÿxeoñniro . Cñt-
cagos eine glühende, flammende Kugel beobachtet, die anscheinend im Michigan-See verschwand. Man glaubt, es sei ein großer Meteor gewesen. Doch zu gleicher Zeit wurde in einem Gebiet von drei Staaten eine starke Stoßwelle wahrgenommen. War es ein Flugzeugabsturz? Ein Meteor? Fachleute gerieten durch eine rätselhafte Stoßwelle aus der Fassung, die in verschiedenen Teilen des Mittelwestens, darunter Illinois, Kentucky und Ohio verspürt

Die unerklärliche Explosion gegen 19.30 Uhr war besonders stark in der äußersten Südostseite Chicagos und the... Tf'h#na-Vo v1eaÿ für
spürbar. Wegen der "mufen- rten
dn lÿMunxeL damn:sicKdé øŒëmèn nŒC
.óarñber Stay ob meN>àh eÿ" ung+w4hn1l&aa
En?*ws C mBr Mr ó0ñLe 'A Ffl
gen die gleiche Ursache hatten.

Sergeant W. M. Kacak von der Polizei in hiting erklärte: nem Stuhl gehauen". Zahlreiche Einwohner meldeten ratternde Fenster und andere, wahrscheinliche Effekte der Stoßwelle.

Einem unbestätigten Gerücht zufolge soll der Stoß durch das Auskippen von Schlacke in den Michigan-See in der Nähe der Industrie-
ðebtctè ; Gelübde Tndisrie veru sscht yõrdso seln.
Leitende Männer der Ölraffinerie erklärten,
*H mn nIehI:a fibre a eglosión. Dfi
Luftwaffe war der Ansicht, der Stoß könnte
von ihnen m . geteor vezuraaeht woi-deÿ sely the in 4i
unBe%hr zy' .öer bit Pte 'S.te1Tÿ übezquerta,
als die Effekte der Stoßwelle wahrgenommen wurden.

Eire Meldufip. Aú eøntòri, Kms rat ten. Iiitnois.
daß ein Flugzeug „wie eine Feuerkugel" abgestürzt sei, erwies sich als falsch.

Eine andere Meldung, datiert vom 25. Juni 1963, daß ein Flugzeug auf dem Michigan-See not-
'ñele\idèt. Sei, bearbeite sl'-h . gllll1&é ebèrifäUs
àls'Irrturn.

Die Aÿa braefite tie Poiizei, ÿie .Feugrw.ehr
solie .'diè Msriøe'.urid dø'n ûsttnaõiuti- euzn Einsatÿ:'Es
wyrße'jedocn Le in Flugzeug 'gi- fun-.

niemals Auÿreø*nø begsnn, al, .sin Mr.. Vlktnm
Walter (61) aus West Jarvis bei der Polizei zentrale anrief und meldete, er habe aus seiner im 3. Stock gelegenen Wohnung mit dem Fernglas ein Flugzeug beobachtet, das in den über dem See gelegenen Dunst herunter

befunden und er hielt es für ein viermotoriges Düsenflugzeug.

Vier Polizeiboote, drei Küstenschutz-Kutter
vnö meürere. &ivetboats ras ten 1ö's unÿ .such-

lch, dâß' sÿ'Oi' 'dlviii' Gruppe' auf8et8st is. Rr'mêïnÿe,ñ babe aicff iø cine i Bntfernunÿ fast: vo n ÿfeirreÿeo Ki lòiñefern v 'or dir Klt'eÿe .

fanden aber nicht einmal einen Ölfleck. Daraufhin wurde die Suche eingestellt.

Weder von der Flugsicherung der Flughäfen O'Hara und Meigs Field noch von den militärischen Stellen in Glenview und Bunker Hill A. F. B. in Peru, Indiana, wurden Flugzeuge als vermißt gemeldet.

Viele Chicagoer Einwohner wurden in den letzten Jahren durch zahlreiche sogenannte „Schallmauer-Knalle" erschreckt. Einige davon waren durch Flugzeuge verursacht worden, andere blieben ungelöste Rätsel. Der „rote Schein", der manchmal im südlichen Teil Chicagos beobachtet wird, wird mit „Reflektionen des Stahlwerkes in Gary, Indiana", wegerklärt. Rätselhaft bleiben auch die „blauen Blitze", die hauptsächlich in den Wintermonaten gesehen werden. Sie scheinen aus der Gegend südlich von Chicago zu kommen. Erwecken Chicago und seine Umgebung, einschließlich des Michigan-Sees, etwa eine besondere Neugier der UFOs?

„Saucers, Space and Science", Nr. 34/1964.
Übers. Manfred Landeck.

UFO bricht durch Polareis

Deutsche Übersetzung aus der Zeitschrift 'People', Australien, 27. Mai 1985:
Viele Marineexperten sind davon überzeugt , **dass UFOs von Stützpunkten tief unter der Meeresoberfläche aus operieren.** Diese Theorie erhielt während der Operation Deep Freeze der US-Marine in der Antarktis enormen Auftrieb. Die Besatzungsmitglieder an Bord eines Eisbrechers in der Admiralty Bay waren erstaunt, als sie sahen, wie ein riesiges, silbriges Schiff das dicke Eis durchbrach und dann in den Nachthimmel davonraste. Laut Logbuch war das Eis, das das kugelförmige Objekt zerriss, mindestens 12 Meter dick. Riesige Blöcke gefrorenen Meerwassers wurden hoch in die Luft geschleudert und stürzten um das Austrittsloch herum herab - wo das Meer brodelte und Dampf ausspuckte. Dieser **Zwischenfall** war **nur einer von Hunderten, die sich in den letzten 40 Jahren zwischen Schiffen und UFOs ereignet haben .**
Über den Meeren rund um Australien tauchten so viele Untertassen auf, dass die US-Marine 1966 Professor McDonald hierher schickte, um sie zu untersuchen. Seine Entdeckungen von „treibenden Riffen" und leuchtenden Lichtbällen, die beim Abtauchen in der Bass-Straße (zwischen Australien und der Insel Tasmanien) beobachtet wurden, wurden nie der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Doch diese überwältigenden Beweise zeigen, dass unter den Gewässern Australiens etwas Seltsames vor sich geht.
Viele Kapitäne und ihre Offiziere haben berichtet, dass sie in der Nähe ihrer Schiffe riesige, scheinbar „außerirdische" Fahrzeuge g
Ein typischer Zeuge war Kapitän Julian Ardanza vom argentinischen Schiff **Naviero.** Während er vor der brasilianischen Küste kreuzte, sahen er und seine Mannschaft an Steuerbord eine „riesige glühende Zigarre". „Sie machte kein Geräusch und es gab keine Anzeichen von Seeohr" ...

UFO SMASHES THROUGH POLAR ICE

MANY NAVAL experts are convinced that UFOs operate from bases deep beneath the ocean.

The theory received a dramatic boost during the US Navy's Operation Deep Freeze in the Antarctic.

While crew-members aboard an icebreaker in Admiralty Bay watched amazed, an immense silvery craft smashed upward through thick ice and hurtled into the night sky.

According to the ship's log, the ice through which the bullet-shaped object sliced was at least 12m thick.

Huge blocks of frozen seawater, hurled high into the air, came cascading down around the exit hole, in which the ocean boiled and spouted steam.

This encounter was only one of hundreds reported between ships and UFOs in the past 40 years.

So many saucers have appeared above seas around Australia that in 1966 the US Navy sent a Professor McDonald here to study them. His findings, about "floating reefs" and glowing globes of light seen plunging into Bass Strait, have never been publicly released.

But the sheer weight of evidence suggests that something very strange is going on beneath Australia's oceans. Many sea captains and their officers have reported seeing gigantic, seemingly alien craft near their ships.

- A typical witness was Captain Julian Ardanza of the Argentine ship Naviero. While sailing off the Brazilian coast, he and his crew saw a "huge, glowing cigar" on the starboard side.

"It made no noise and there was no sign of periscope.

UFO-Angriff auf sowjetisches Schiff in der Arktis

Sowjetischer Eisbrecher lässt sich von UFO täuschen

Ein sowjetischer Eisbrecher, der in der Karasee kreuzte, hat mit seinem Sonar ein bizarres Objekt geortet.

Von William Schandler:
Die Besatzung eines sowjetischen Eisbrechers spielte 72 Stunden lang Katz und Maus mit einem mysteriösen Unterwasserobjekt, das später von einer zuverlässigen ostdeutschen Quelle als so **groß wie ein Fußballfeld beschrieben wurde.**
Die spannende Begegnung begann, als die Sowjets das Objekt – angeblich eine schwarze Scheibe, umgeben von blinkenden roten Lichtern – auf dem Radar in der Karasee lokalisierten. Dem Bericht zufolge reagierte das Objekt nicht auf die sowjetische Funknachricht, die es an die Oberfläche zwingen sollte.
Es wurde offiziell bestätigt, dass Wasserbomben, die gelegentlich zum Aufbrechen dicker Eisschollen verwendet werden, **erfolglos auf die Scheibe geworfen wurden.** Es wird gesagt, dass mindestens ein sowjetischer Matrose über Bord gespült wurde, als das Objekt durch das Polareis brach und im Weltraum verschwand. Die ostdeutschen Informanten sagten auch, dass der Eisbrecher an der Oberfläche durch riesige Eisbrocken beschädigt wurde, die von der Scheibe fielen, als sie in den Himmel schoss.
„Ich glaube, das Objekt schwebte zwanzig Minuten lang über dem Schiff, nachdem es aus dem Meer aufgestiegen war“, sagte ein Informant, der anonym bleiben wollte. „Es wurde als schwarz leuchtend beschrieben, wie Onyx, mit blinkenden roten Lichtern an den Rändern. Seltsamerweise wurde nichts darüber gesagt, ob es Geräusche gemacht hat, obwohl es sich anscheinend um ein Objekt handelt, das dies aufgrund seiner Größe nahelegt.“
Der Informant sagte, es sei sowjetischen Kampfpiloten, die von einem sibirischen Stützpunkt starteten, nicht gelungen, das Objekt abzufangen, das zunächst nach Norden, dann nach Süden flog und plötzlich im Weltraum verschwand.
Sowjetische Militärsprecher haben wütend bestritten, dass es eine solche Begegnung gegeben habe. Die Kremlchefs fügten hinzu, der Eisbrecher habe möglicherweise „eine Begegnung mit einer Herde Pottwale“ gehabt.
Doch der schwedische Amateurfunker Lars Gundersonn sagte der Presse, er habe gehört, wie die sowjetischen Piloten während der Verfolgungsjagd über das Objekt sprachen. „Sie sagten, sie seien hinter einer fliegenden Scheibe her“, sagte Gundersonn. „Einer von ihnen sagte, sie sei so groß wie ein Fußballfeld. Ein anderer sagte: ‚Nicht schießen. Wir wollen euch nicht verletzen.‘“
Der Sichtung des Objekts folgte ein Jahr beispielloser UFO-Aktivität in und um die Karasee.

Auf die Frage nach einer Erklärung zu der angeblichen sowjetischen Begegnung sagte der französische UFO-Forscher André Poinot: „Es gibt Gründe für die Annahme, dass dort etwas vor sich geht.“
Nun spekulieren UFO-Forscher darüber, was das UFO dort getan hat. Einige glauben, dass Außerirdische aus dem Weltall in den kalten Gewässern des Polarkreises Proben von terrestrischem Unterwasserleben gesammelt haben (schöner Unsinn, Anm. HUGIN). Andere glauben, dass sich das UFO möglicherweise unter dem Ozean versteckt hat, um provisorische Reparaturen durchzuführen. # Ende des Berichts.

Unserer Meinung nach finden hier im nördlichen Arktischen Ozean (Kola-Halbinsel, Barentssee, Nowaja Semlja, Karasee) die gleichen Schachzüge und Kämpfe mit den Sowjets statt wie mit den Amerikanern im Bermudadreieck. Man sollte sich auch an die explosive Zerstörung der Militäranlagen auf Kola im Jahr 1984 erinnern (siehe die rote HUGIN-Publikation: „Weltbolschewismus“). Darüber hinaus ist es nicht unmöglich, dass seitens der UFOs/USOs

Außerdem gibt es hier eine Unterwasserbasis, die die Sowjets aufzuspüren und zu zerstören versuchen. Wenn das so ist, wird dieses Unterfangen wohl erfolglos bleiben.



UFO ATTACKS SOVIET SHIP IN ARCTIC

WEEKLY WORLD NEWS 55¢

YOUR LUCKY NUMBERS! Top psychic's horoscope guide to riches & romance

MIND-BOGGLING MYSTERY IN THE ARCTIC CIRCLE

Talk show callers stop suicide bid

DEPTH CHARGES

SONAR EQUIPMENT

SUPERFICIAL DAMAGE

Soviet icebreaker matches wits with UFO

72-hour standoff ends when starship crashes through polar ice cap!

Deutsche Übersetzung auf der nächsten Seite:

WEEKLY WORLD NEWS S.47

ICH HABE EIN PHANTOM-U-BOOT GESEHEN

Aus der norwegischen illustrierten Wochenzeitschrift 'Vi Menn', Nr. 3, 1986, ins Deutsche übersetzt von Olaf Braun, Norwegen:

Immer wieder werden unbekannte U-Boote in unseren Gewässern gemeldet. Doch sie verschwinden spurlos. Spionage-U-Boote einer fremden Macht? Nicht immer. Die amerikanische Marine hat zugegeben, dass es Phantom-U-Boote gibt. Diese USOs sind die Antwort der See auf UFOs.

U-Boot-Jagden in norwegischen und schwedischen Gewässern enden wie üblich. Die Eindringlinge verschwinden, ohne identifiziert zu werden.

Die offizielle Version ist, dass die unbekannten Unterwasserfahrzeuge, die Jahr für Jahr in skandinavischen Gewässern unterwegs sind, einer fremden Macht gehören. Was sie tatsächlich sind, wem sie gehören, wer sie bedient und warum sie im Geheimen operieren, ist ein globales Rätsel.

Dass die Ozeane und Küstengewässer von USOs besucht werden, war bis 1962 ein gut gehütetes Geheimnis. Doch dann war der Geheimdienst der US-Marine, ONR, gezwungen, deren Existenz zuzugeben.

Die Seestreitkräfte der Welt sind gegen diese mysteriösen Eindringlinge machtlos und konnten bisher nur ihre fantastischen Eigenschaften bestätigen. Sie tauchen unerwartet in seichten Gewässern auf.

Sie widerstehen Schiffsminen und U-Boot-Abwehrraketen. Sie können aus dem Wasser aufsteigen und mit Raketengeschwindigkeit davonfliegen.

innerhalb weniger Minuten im Weltraum verschwinden.
Der schwedische Journalist Jan-Ove Sundberg, der ein Buch über diese Mysterien schreibt, hat einzigartiges Material über diese mysteriösen U-Boote gesammelt, das VI MENN hier zum ersten Mal in Norwegen veröffentlicht:

Am 27. Januar 1962 befand sich ein Eisbrecher der US-Marine in den Gewässern der Admiralitätsbucht in der Antarktis. Er war Teil einer Flotte, die **geheime Militäroperationen durchführte.** Plötzlich war ein Rumpeln aus dem Eis zu hören. Im nächsten Moment schoss „etwas" aus dem Meer.
Durch sieben Meter dickes Eis. Ein glänzendes silbernes Fahrzeug von etwa zehn Metern Länge, das einem U-Boot ähnelte, stieg „zu den Wolken" auf und verschwand mit schwindelerregender Geschwindigkeit. Riesige Eisblöcke wurden weit und breit geschleudert und Wasser stürzte 30 Meter hoch aus dem Loch. Ein Wissenschaftler auf dem Eisbrecher, Rubens Villela aus Rio de Janeiro, gab die Nachricht an die Massenmedien in Brasilien weiter. Und als amerikanische Journalisten die Sache aufgriffen und der Marine vortrugen, musste diese zugeben, dass es einen Typ unbekannter Unterwasserfahrzeuge gab, sogenannte USOs oder Phantom-U-Boote. In Südamerika, wo Phantom-U-Boote schon seit den 1950er-Jahren verkehrten, war diese Enthüllung keine Sensation. Kurz nach Mitternacht im Juli 1952 erlebte die Besatzung des brasilianischen Frachters **„Naviero"** vor El Salvador den Schock ihres Lebens. Ein selbstleuchtendes Fahrzeug, das einem U-Boot ähnelte, tauchte aus der sturmgepeitschten See auf und nahm Kollisionskurs. Es war mindestens 30 Meter lang, leuchtete blau-weiß in der Dunkelheit und sah bedrohlich aus. „Naviero" schwenkte die Motoren nach achtern. Doch das Phantom-U-Boot erhöhte plötzlich die Geschwindigkeit, schwenkte ab und verschwand wie eine Rakete über den schäumenden Wellen. Im Februar 1957 sah die Besatzung eines argentinischen Patrouillenboots ein riesiges Fahrzeug mit einer Glaskuppel in den Rio de la Plata gleiten. Zwei Jäger (mit denen zweifellos Jagdboote gemeint waren) blockierten die Ausfahrt. Mit Hydrophonen ausgerüstete Hubschrauber suchten nach der Bucht. Und gleichzeitig begannen fünf Korvetten damit, Antischiffsminen in die Bucht zu werfen. Die Jagd dauerte fünf Tage. Mehrere Kontakte wurden aufgezeichnet. Seitdem war das U-Boot verschwunden, ohne dass jemand wusste, wie. Als der Vorfall in der Antarktis bekannt wurde, sickerte eine weitere Sensation durch: „Kapitän Nemo ist wieder auferstanden", scherzte ein pensionierter amerikanischer Marineoffizier in einem Interview mit der New York Times. „Ich selbst habe im Nordatlantik ein Phantom-U-Boot gesehen. Wir waren in der Nähe von Grönland, auf einer U-Boot-Jagdübung, als es auftauchte. Der Vorfall ereignete sich während des Zweiten Weltkriegs. Und da wir glaubten, es sei ein U-Boot,

Nazi-Deutschland, der Kapitän des Jägers gab den Befehl, das Feuer zu eröffnen. Das U-Boot Phantom, das einen glasartigen Überbau mit einem sehr schnell rotierenden Periskop hatte, wurde von mehreren Salven getroffen. Es blieb aber unbeschädigt. Als der Beschuss weiterging, tauchte es senkrecht ab und verschwand in der Tiefe.

In den 1960er Jahren begannen U-Boote in der Ostsee zu operieren. Es folgten erfolglose Jagden auf sie. Gleichzeitig registrierte die schwedische Marine eine Zunahme von Kollisionen zwischen Trawlern und „Etwas" in Unterwasserposition.

Am 23. Juni 1968 verließ der norwegische Tanker **„Texaco Bogota"** Norrköping; ein 19.000-Tonnen-Schiff, das Benzin entladen hatte. Zielhafen war England. Am nächsten Morgen passierte der Tanker Kapelludden auf Öland. Plötzlich wurde er von einer gedämpften Explosion erschüttert. Zwei Backbordtanks wurden gesprengt und ein großer Teil der Seite wurde aufgerissen. Das Schiff begann zu brennen. Kapitän und Besatzung wurden unter dramatischen Umständen gerettet. Ein Mann kam jedoch im Flammenmeer ums Leben. Das Schiff wurde zur Marinewerft in Karlskrona geschleppt, wo Taucher den Rumpf untersuchten. Es gab nie eine Erklärung für das, was dort gefunden wurde. Unter dem

Der durch die Explosion verursachte Schaden bestand aus zwei mysteriösen Löchern, 15 cm im Durchmesser und dreieckig, deren Spitze nach oben zeigte. Das Sensationellste aber war, dass die Ränder der beiden Löcher nach innen gebogen waren. Es gab viele Theorien. Selbstentzündung, Torpedierung, Minendetonation und Grundberührung. Doch nach einer gründlichen Untersuchung des Explosionsschadens konnten Experten all diese Theorien fallen lassen. Die einzige Theorie war, dass ein Unterwasserobjekt den Schaden verursacht haben könnte. Und es musste die 'Texaco Bogota' mit enormer Wucht getroffen haben. Einen Monat später verließ der japanische Tanker 'Yoho Maru' den Persischen Golf mit Öl für Japan. Plötzlich bemerkte die Besatzung ein Beben im Rumpf. Das 88.000 Tonnen schwere Schiff begann daraufhin zu vibrieren. Untersuchungen ergaben, dass 11.000 Tonnen Öl durch ein riesiges Loch in den Mitteltanks knapp unterhalb der Wasserlinie ausgelaufen waren. (Hier hat sich jemand geirrt. Die Mitteltanks liegen in der Schiffslängsmitte. Sie sind nur von unten erreichbar.)
Gemeint sind damit - laut Foto - die Seitentanks, Steuerbord, etwa mittschiffs; Anm. Olaf Braun). Vier Monate später veröffentlichte die japanische Klassifikationsgesellschaft eine aufsehenerregende Meldung: Ein nicht identifiziertes Unterwasserobjekt sei mit dem Rumpf des Schiffes kollidiert. Es habe ein Loch aufgerissen, das 16 Meter lang, an der Vorderkante 3 Meter und an der Hinterkante 7 Meter hoch sei.

In schwedischen Gewässern jagt eine U-Boot-Jagd die andere. Die geografische Nähe des Ostblocks und die Tatsache, dass sich in der Ostsee Spionage-U-Boote befinden, schließen natürlich nicht aus, dass das eine oder andere ausländische U-Boot einer ausländischen Macht gehört.
Doch gemäß dem „ungeschriebenen Gesetz“ dieser U-Boote verlassen sie immer schwedische Gewässer, wenn sie entdeckt werden. Die Phantom-U-Boote hingegen haben nachweislich nichts zu befürchten und können die Marine so lange täuschen, wie sie wollen.
Dass in schwedischen Gewässern Phantom-U-Boote operieren, steht außer Zweifel. Nur wenige Küstenbewohner durften öffentlich sagen, dass sie so etwas gesehen haben. Sie wandten sich mit ihren Beobachtungen an die Marine und wurden mundtot gemacht. Eine Ausnahme bildet der Bauingenieur Gunnar Lindberg aus Öckerö bei Göteborg. Es geschah in der Nacht des 26. Mai 1976, als Lindberg und seine Yacht **„Cybel 11“** zehn Seemeilen östlich des Leuchtturms von Skagen waren. „Ein mysteriöses Licht erschien plötzlich 50 bis 100 Meter vor meinem Boot. Es war zunächst über dem Wasser, sank aber unter die Oberfläche, als ich mich näherte“, sagte Lindberg. Das Boot war groß, aber die leuchtende Oberfläche hatte einen Durchmesser von nicht mehr als zwei Metern. Er ist sich sicher, dass es kein außerirdisches U-Boot war. Die große, dunkle Masse, die unter dem mysteriösen Licht verborgen war, hatte die Form eines Torpedos mit einem gewölbten, geschlossenen Deck und war mindestens 25 Meter lang. (Anmerkung HUGIN: Mit „ausländischen U-Booten“ sind immer noch konventionelle U-Boote gemeint, wie etwa möglicherweise sowjetische Boote; die anderen sind daher die „Phantom-U-Boote“.)

Andere Freizeitsegler im Skagerrak haben von ähnlichen Gefährten berichtet. Sowohl im Kattegat als auch in der Ostsee haben Trawlerbesatzungen beobachtet, wie „selbstleuchtende Objekte, die an U-Boote erinnerten“ wie Gleiter aus dem Wasser stiegen und lautlos wieder verschwanden.
Ein Frachtschiff fiel Ende der 1970er Jahre höchstwahrscheinlich einem schnellen Phantom-U-Boot in den Gewässern vor Gotland zum Opfer. Es war am 2. April 1977, nördlich von Gotska Sandön, das 4600-
Der 100-Tonnen-Frachter **„Immen“** pflügte durch Dunkelheit und Sturm, als er plötzlich von unten von etwas getroffen wurde. Das Schiff bekam ein Leck und lief voll Wasser. Die 13-köpfige Besatzung kletterte auf Schlauchboote und wurde nach einer dramatischen Rettungsaktion durch Hubschrauber der Seenotrettung in Visby in Sicherheit gebracht. Was die „Immen“ zum Untergang brachte, darüber gehen die Meinungen auseinander. Das Wrack in 140 Metern Tiefe wurde von einer Fernsehkamera des Unterwasserroboters von Saab Scania aufgenommen.

'Saab Sub' und eine neuartige Taucherglocke und wurde auch von einem hinabgeschickten Taucher auf Video aufgezeichnet. Laut der Unfallkommission in Göteborg "muss ein großes und schweres Objekt von hinten mit der 'Immen' zusammengestoßen sein und dabei ein 1 x 0,5 Meter großes dreieckiges Loch in das Heck gerissen haben". Aber das ist nicht offiziell. Bei der Karlstader Reederei Ahlmark, der die 'Immen' gehörte, will sich niemand äußern. Man zeigt auf die Marine. Die Marine? Ja, bei dem mysteriösesten Unfall in der Geschichte der schwedischen Schifffahrt spielt die Marine eine verwirrende Rolle.

Drei Tage nach dem Untergang der 'Immen' flog ein Hubschrauber zur Unglücksstelle und ließ ein Hydrophon herab. Es registrierte Sensationelles: 'regelmäßiges, metallisches Knirschen', das laut einer Pressemitteilung des Marinestabs 'weder von der 'Immen' noch von einem fremden U-Boot' stammte. Die Marine zog die Meldung über die mysteriösen Geräusche zwar rasch zurück, fügte aber zugleich hinzu, dass die 'Helikopter-Angelegenheit' geheim sei.

Was weiß die Marine über Phantom-U-Boote? Zum Stichwort „Sicherheit des Reiches“ werden wir wohl nie etwas erfahren.

1978 weihte die amerikanische Flotte in aller Stille das fortschrittliche Langstrecken-Sonarsystem ASW ein. Es kostete 10 Milliarden Dollar und kann jedes Unterwasserfahrzeug in bis zu 16 Kilometer Entfernung orten, wo auch immer es sich auf der Welt befindet. Trotz des Einsatzes von ASW, Fahrzeugen, Flugzeugen und Hubschraubern, speziell ausgerüsteten Jagd-U-Booten und anderer Supertechnologie jagen die Phantom-U-Boote weiter. Wir in Skandinavien werden noch viele Male Besuch bekommen. Aber beim nächsten Mal sollten wir nicht behaupten, dass die Marine zu schlecht ausgerüstet ist. Denn bisher ist es keinem Land gelungen, eines dieser mysteriösen Phantom-U-Boote zu fangen.



-JEG SÅ EN FANTOM-UBÅT

Gang på gang rapporteres det om ukjente ubåter i våre farvann. Men de forsvinner sporløst. Spion-ubåter fra en fremmed makt? Ikke alltid. Den amerikanske marinen har innrømmet at det eksisterer fantom-ubåter. Disse USO-ene er havets svar på UFO.

Bildunterschriften: „So sieht das Echo eines Unterwasserobjekts aus (das kleine Ding über der Frequenzlinse). Es ist sehr schwierig, genau zu bestimmen, was es ist. (Foto: Schwedische Marine).

„Ein unbekanntes Unterwasserobjekt kollidierte mit dem Rumpf des (japanischen) Schiffs „Johu Maru“ im Persischen Golf und riss ein 16 Meter langes Loch in die Seite des Schiffes.“
„In der Nacht des 26. Mai 1976 tauchte ein Phantom-U-Boot in der Nähe der Segelyacht „Cygel II“ im Skagerrak. “ Ende der Übersetzung von „Vi Menn“ , Nr. 3, 1986.

Der Kreis des Todes

Deutsche Übersetzung von Olaf Braun, aus der norwegischen Zeitschrift **'Det Ukjente',** P.Ir.4/ 1987. Der fünfseitige Bericht wurde hinsichtlich der Beschreibung der 'Texaco Bogota' und 'Immen' gekürzt, die wir bereits aus der vorherigen Übersetzung kennen: 'Seltsame Dinge geschehen nicht nur im Arnerikanischen Bermudadreieck. Ähnliches geschieht auch in den schwedischen Gewässern bei Öland und Gotland. Die schwedischen Seeleute nennen dieses Gebiet den 'Kreis des Todes' (Dodens Sirkel: Todeskreis).



Norwegische Zeitschrift:'Det Ukjente', Nr.4/1987

«DØDENS SIRKEL»

Det er ikke bare i det amerikanske Bermudatrianglet det skjer merkelige ting. Også i de svenske farvannene rundt Öland og Gotland skjer noe tilsvarende. Svenske sjøfolk kaller disse områdene for «Dødens sirkel».

Tekst: Jan-Ove Sundberg

Tidlig om morgenen den 24. juni 1968, ble tankbåten «Texaco Bogota», truffet av mystiske gjenstander, som laget et triangelformet hull på babord side. Gjenstandene forårsaket brann og eksplosjoner, og en av mannskapet døde. Foto: Pressens Bild.

Siden våre forfedre sjøsatte det første skipet, har utallige fartøyer forlist her. Men ikke før i nyere tid, har man etterhvert fått mistanke om at det er noe mystisk med disse forlisene.

«Dødens sirkel» ble også hjemsøkt av fremmede undervannsfartøyer lenge før de begynte å dukke opp andre steder i svenske farvann. Og bare i et fåttall av disse hendelser, mener marinen det kan ha vært involvert fremmede makters u-båter.

I luften har man dessuten observert uidentifiserte flyvende gjenstander siden 1950. Enkelte har lignet de klassiske UFO'ene, andre har hatt en helt ukjent form.

Om morgenen 8. november i 1984, var kaptein Björn Somnell på vei hjem i sin Viggen til base F-13 i Norrköping.

Klokken var 11.29, pluss 50 sekunder, når han ga følgende melding til basen på fastlandet: «Jeg stiger fra 300 til 1000 meter».

Deretter ble radiokontakten plutselig brutt, og Viggen-flyet forsvant fra radarskjermene.

Mystisk og uforklarlig styrtet det i dypet mellom Oland og Gotland — like i «Dødens sirkel»!

I hele syv minutter etter krasjet, registrerte landbasens radar via en radar i lav høyde ved Smålandskysten — en eller annen gjenstand med direkte tilknytning til ulykkesstedet. Men av radarbildene fremgår det ikke om gjenstanden befant seg på vannoverflaten eller i luften.

— Etter det jeg vet, har vi aldri tidligere sett noe lignende, sier oberstløytnant i luftforsvaret, Gösta Edwards.

Vraket ligger på 80 meters dyp. Statens havarikommisjon har klart å berge noen vrakdeler, men mysteriet er bare blitt mere uforklarlig.

Da det ikke fins noe som helst tegn på at flyet eksploderte i luften, spør man seg f.eks. om hvorfor kaptein Somnell ikke hoppet ut fra flyet? Flyhøyden var tilstrekkelig, sikten svært god og været bra.

Oberstløytnant Edwards sier at hverken vrakdeler, brannrøyk eller fugler, kan ha forårsaket det mystiske radarekko, som de mottok fra nedslagsfeltet.

Ennå, drøye to år etter kaptein Björn Somnells uforklarlige dødsstyrtning i

Der «Immen» forliste, spilte et helikopter fra marinen inn metalliske lyder, som aldri har fått noen forklaring.

Seit unsere Vorfahren das erste Schiff vom Stapel gelassen haben, sind hier unzählige Schiffe gesunken. Doch erst seit Kurzem vermuten die Menschen, dass diese Schiffswracks etwas Geheimnisvolles an sich haben.

Der „Kreis des Todes“ war schon lange von ausländischen U-Booten heimgesucht worden, bevor diese anderswo in schwedischen Gewässern auftauchten. Die Marine geht davon aus, dass U-Boote ausländischer Mächte nur an einer kleinen Zahl dieser Vorfälle beteiligt waren.

Im Gegensatz dazu wurden seit 1950 unidentifizierte Flugobjekte in der Luft beobachtet. Einige ähnelten klassischen UFOs, während andere völlig unbekannte Formen hatten. Am Morgen des 8. November 1984 befand sich Flugkapitän Björn Somnell in seiner Viggen (schwedisches Kampfflugzeug: O.Br.) auf dem Heimweg zur F-13-Basis in Norrköping (südwestlich von Stockholm: O.Br.).

Die Uhr zeigte 11 Stunden, 29 Minuten und 50

Sekunden, als er die folgende Nachricht an die Basis auf dem Festland schickte: „Ich steige von 300 auf 1000 Meter.“ Plötzlich brach die Funkverbindung ab und das Viggen-Flugzeug

verschwand von den Radarschirmen. Auf mysteriöse und unerklärliche Weise stürzte es in die Tiefen zwischen Öland und Gotland, in den „Kreis des Todes“.
Ganze sieben Minuten nach dem Absturz registrierte das Radar der Landbase F-13 in der Saamland-Box, in direkter Nähe zur Absturzstelle, ein Objekt in geringer Höhe auf dem Radar. Ob sich dieses Objekt auf der Wasseroberfläche oder in der Luft befand, war auf dem Radarbild allerdings nicht klar zu erkennen.
„Soviel ich weiß, haben wir so etwas noch nie gesehen“, sagt Oberstleutnant Gösta Edwards von der Luftwaffe.
Das Wrack liegt in 80 Metern Tiefe. Die staatliche Unfallkommission hat einige Wrackteile geborgen, doch das Rätsel ist immer unlösbarer geworden.

Da es keinerlei Hinweise darauf gibt, dass das Flugzeug in der Luft explodierte, fragt man sich beispielsweise, warum Captain Somnell sich nicht per Schleudersitz aus der Maschine katapultierte. Er hatte genügend Höhe, die Sicht war sehr gut und auch das Wetter war gut. Lieutenant Colonel Edwards sagt, weder Wrackteile, Rauch des Feuers noch Vögel könnten die mysteriösen Radarechos verursacht haben, die aus der Absturzstelle empfangen wurden.
Bis heute, gut drei Jahre nach dem unerklärlichen Absturz im „Todeskreis“, ist es der Landesunfallkommission nicht gelungen, das Rätsel zu lösen.

Ein Polizist gilt immer als „geschulter Beobachter“ oder „glaubwürdiger Zeuge“, und niemand zweifelte an dem, was der Kriminalassistent Ernst Aakerberg eines Abends im Jahr 1957 auf Gotland sah.
Am 5. August dieses Jahres fuhren Aakerberg und seine Frau Karin gegen 22 Uhr zu einer Fischerhütte in Lergravsvik im Nordosten von Gotland. Plötzlich sah die Gruppe zwei seltsame fliegende Fahrzeuge, die vom Meer her über die Bucht glitten. Die scheibenförmigen Fahrzeuge flogen gefährlich nahe an einigen hohen Klippen vorbei und das einzige Geräusch, das sie machten, war eine starke Brise, die die Wasseroberfläche kräuselte und die Bäume bewegte.
Die Fahrzeuge hatten einen Durchmesser von etwa 25 Metern und waren stromlinienförmig. Die Farbe der unteren Hälfte war silbergrau und glänzte wie rostfreier Stahl. In einer rotierenden Kapsel der oberen Hälfte befanden sich zwei „hervorstehende Teile“, deren Kanten nach oben gebogen waren. Sie sahen weder Abzeichen noch Fenster oder Bullaugen – nur den Umriss eines länglichen Stiches. „Als ich später bei den Militärbehörden nachfragte, wurde mir gesagt, dass die Luftwaffe zu diesem Zeitpunkt keine Flugzeuge in dem Gebiet hatte“, sagte Ernst Aakerberg.

Während einer Übung am Morgen des 27. Januar 1965 kollidierte das U-Boot „Springaren“ plötzlich mit einem unbekannten Unterwasserobjekt! Die Kollision war nicht schwerwiegend und laut der Marine erlitt die „Springaren“ nur geringfügige Schäden. Das U-Boot musste die Übung jedoch abbrechen und zur Reparatur in einen Hafen fahren. Die Frage, wer mit dem 800 Tonnen schweren schwedischen U-Boot kollidierte, wurde als geheim eingestuft.
Aus damaligen Zeitungsberichten ging hervor, dass es sich aus der Armee heraus um „einen uns völlig unbekannten Typ Unterwasserfahrzeug“ gehandelt habe.
Dieses mysteriöse Fahrzeug hat sein Betätigungsfeld auf der ganzen Welt und wird USO, Unidentified Submarine Object, genannt.

„Mit dem Fernglas beobachtet. Während einer LV 2-Schießübung auf dem Schießplatz Tofta entdeckte das Militär „ein riesiges, nicht identifiziertes Flugobjekt“ über dem Meer, direkt nördlich von Öland.

Es war Mittwoch, 20.10 Uhr, der 23. August 1978. Die beiden wehrpflichtigen Radarbeobachter Kenneth Kurkiaho und Kenneth Berg standen im Radarturm des Schießplatzes Tofta, etwa 20 Kilometer südlich von Visby auf Gotland.
Ihre Aufgabe während der Übung war es, mit Batteriefernglässern und Radar zu überwachen

um das Meer auszukundschaften und eventuell auftauchende Schiffe über das Bombardierungsgebiet zu informieren. Die Sonne war bereits untergegangen. Das Wetter war klar und die Sicht gut. Beide Radarbeobachter entdeckten das Objekt gleichzeitig und Kenneth Kurkiaho sagte: „Zuerst sahen wir es mit bloßem Auge, dann durch das Fernglas. Es war riesig und relativ weit entfernt, in einer Höhe von 1500 Metern." Es lag still in der Luft und strahlte ein weißes Licht aus. Das unglaubliche Objekt sank langsam auf das Wasser zu, auf den „Todeskreis". „Das Objekt war gut 60 Kilometer von uns entfernt, knapp nördlich der Nordspitze Ölands, aber das Radarecho war so groß wie das eines Handschiffs in etwa zwei Meilen Entfernung", fährt Kenneth Kurkiaho fort. (Anmerkung HUGIN: Der Beschreibung nach muss es ein riesiges Objekt gewesen sein).
Ihr Chef, Fähnrich Lars Olowsson, verständigte sofort die Küstenüberwachung. Doch bevor Fahrzeuge und Flugzeuge der Sache auf den Grund gehen konnten, verschwand das Objekt in der Tiefe!

Der Oberbefehlshaber des östlichen Militärgebiets versuchte anschließend, das Objekt als „Teil eines explodierten Satelliten" zu erklären. Doch die führenden Luftwaffenexperten hatten eine andere Erklärung: „Es war die Nordspitze Ölands, die gesehen worden war! Die zahlreichen Zeugen sprechen von einem Verschleierungsversuch." -

Das letzte Mysterium im „Kreis des Todes" ereignete sich am 22. Juli 1986, als das Minensuchboot „Skaftö" im Kalmarsund beinahe von einer USO getroffen wurde. Das außerirdische Unterwasserfahrzeug wurde an einem sogenannten „Familientag" entdeckt, was bedeutet, dass nahe Verwandte an Bord des Fahrzeugs sein dürfen. Aus diesem Grund wagte der Kommandant nicht, das Feuer auf das Schiff zu eröffnen. (Die schwedische Presse berichtete über diesen Vorfall; die „VG" am 6.10.86 und das „Dagbladet" am 7.10.86; die Männer der schwedischen Marine hatten Frauen und Kinder an Bord. Offenbar in vollem Wissen über diese Situation ließ sich die „USO" aus nächster Nähe betrachten; Anm. HUGIN). Aber aus dem Wasser ragende Teile konnten fotografiert und auf Video aufgezeichnet werden. Alle Bilder der USO wurden vom Verteidigungspersonal heimlich abgestempelt.

Zwischen Öland und Gotland sind so viele mysteriöse Dinge passiert, dass Berufsfischer, Freizeitfischer und andere die Behörden mit Fragen konfrontieren:
Was ist eigentlich in der Tiefe, das unser Leben bedroht? Was verursachte die Löcher im norwegischen Tanker (Texaco Bogota)? Was sank die ‚Immen' und warum wurden die Untersuchungen für geheim erklärt? Was fand die Marine eigentlich auf dem Meeresboden und nun später an der Oberfläche? Was ist über den tragischen Absturz des Viggen-Flugzeugs bekannt?

Während die Behörden schweigen, flackern mysteriöse Lichter am Himmel über Öland und Gotland und unbekannte Fahrzeuge jagen durch den Himmel und in die Tiefen des „Kreises des Todes".
Ende der Übersetzung von ' Det Ukjente', Nr. 4, 1987.

Der Fall Skjervsy

Der folgende Bericht von UKO-INFORMATIONEN, Oslo, behandelt eine sehr interessante norwegische Sichtung aus dem Jahr 1963.

Die Beobachtung erfolgte auf dem CFE I Skjervøy nsel im nördlichsten Teil Norwegens gemacht. Nachfolgend eine Zusammenfassung des Geschehens, wie es von dem Beobachter, Helge Mikalsen, Skjervøy, beschrieben wurde:

Am 21. oder 22. August 1963, nachmittags 5 Uhr, machte ich mich mit meinem Boot zu einem Fischfang im Kagsund, in der Nähe von Skjervøy auf. Das Wetter war klar, kein Wind. Gegen 6.30 Uhr änderte ich meine Position, mehr zu dem versunkenen Felsen „Skjervøyskjeret"; westwärts sah ich zur Arnøy. Plötzlich sah ich eine Flamme, wie aus Rakete, dem Abschuß nach kam sie aus Erst die Marine hätte mußte es sich etwas ich sah eine 2 m ein war so die einer In von et- m ich er- eines grauen Objektes. Art Ballon oder Fallschirm. sich das Objekt ostwärts gegen den die gleiche Höhe und überflog eine 720 m) sowie ein kleines Dorf. aus Sund sich mehr mir zuwandte, kam es tiefer und ich stellte fest, daß es weder Ballon noch Fallschirm war. Dann kam mir plötzlich der Gedanke, es könnte ein UFO sein. Nun konnte ich zwei Objekte ausmachen, ein größeres und ein kleineres. Das Größere hatte 5 große Fenster in der mir zugekehrten Seite, die etwa 1,85 m hoch und an der Spitze oval waren. Die Entfernung zu dem Objekt betrug ca. 150 m. Es schwebte etwa 15 Meter über dem Wasser. Auf einmal gingen zwei Schienen aus dem größeren Objekt runter und das schmalere hängte sich hieran und wurde in das große hineingezogen. Das schmalere war oval und etwa 3 m groß. Weder Flamme noch Rauch konnten beobachtet, auch kein Laut gehört werden.

Es war jetzt etwa 6.40 Uhr nachmittags. Ich muß gestehen, ich war nervös und hatte Angst. Ich sah mich wegen anderer Zeugen um, konnte aber kein anderes Boot sehen. Der Wind verstärkte sich, die See war dunkel, jedoch blieb unterhalb des Objektes alles ruhig und blank. In einem der Fenster des Objektes sah ich ein grünes Licht, das wir in der Mitte sehen), dessen Strahl ganz hell ist . Ein rundes Licht, das in der Mitte dunkelgrün ist . Es ist notwendig , sich hinter dem Licht zu bewegen . **versuchte, einen Fisch ins Boot zu heben, aber es gelang mir nicht. Ich war wie gelähmt. Ob dies auf der Erregung oder auf anderer Ursache beruhte, kann ich nicht sagen.**

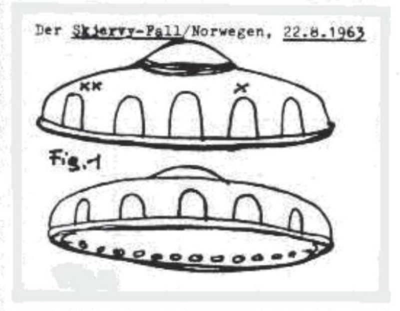
Ich schätzte die Größe des UFOs etwa 9 m und etwa 36 m lang (resp. Durchmesser?). kann Bestimmtheit sagen, ob das rund oval als es sich während Die Unter- war hatte eine Kup-

dung Ich aber ob es aus und innerhalb einer war es in Richtung aus dem von entschwunden.

Die Farbe des Objektes war metallisch oder silbergrau.

Die erste Skizze (Figur 1) zeigt das Objekt, wie ich es vor mir stehen sah. Durch das mit XX bezeichnete Fenster auf der linken Seite war der kleine Gegenstand in das Innere gezogen worden. Aus dem auf der rechten Seite befindlichen, mit X bezeichneten Fenster kam das grüne Licht.

Die zweite Skizze stellt das Objekt von unten in einem Winkel gesehen dar. Hier ist ein Detail zu sehen, das ich im Bericht nicht erwähnt



Ich habe: eine Reihe runder, tränenförmiger Öffnungen , die meiner Meinung nach nicht gut sind , weil sie nach unten und /oder in die andere Richtung zeigen . Das ist nicht wahr ?
beschreiben, da ich sie nur wenige Sekunden erblickte.

Ich gebe mein Ehrenwort, daß dies ein wahres, persönliches Erlebnis ist.

Skjervøy, 22. März 1968
gez. Helge Mikalsen

Nach den von uns eingeholten Erkundigungen wird die Person als durchaus zuverlässig und die Begebenheit als wahr angesehen.

Übersetzung: K. Aasheim
Übermittelt durch: Nils Jacob Jacobsen
Cos-Mos/London; übersetzt: E. M. Ciossek

UN Nr.186, Febr. 1972

Der Siegeszug der Wahrheit

von ist nicht mehr aufzuhalten



NATIONAL Examiner 69¢

JANUARY 26, 1988 AMERICA'S FASTEST GROWING WEEKLY

UFO mystery solved!

They're leftover Nazis bent on establishing a bloody Fourth Reich

THE SOLUTION to the UFO mystery has been found at long last — the aliens are actually Nazis bent on establishing a bloody Fourth Reich!

And world governments have known about it all along, but they're scared to death, says a leading researcher.

Nazi Germany had built a small fleet of UFOs as *early as 1940, according to*

Cbrint'if Priedri'llt, a@gr von U.¥' Us- :'N aa i gcc red Weapon? (Samisdat, Toronto, Canada).

Friedrich claims that German UFO scientists es-

ANTARCTICA

Atlantic Ocean

Pacific Ocean

New Zealand

Tasmania

ANTARCTICA was the site of secret UFO bases constructed by Hitler's agents.

h'e'mel und sq 'tb'v AU ied azaie sréze.c1asing in,

Writes Friedrich: "That some key scientists were obviously missing became clear, and though some *plants and their in*stallations ..... located, the staff with their machinery and prototypes had disappeared. Even the test pilots had vanished."

And Friedrich contends Hitler and his wife, Eva Braun, tricked the world into believing they committed suicide in a Berlin bunker during the last days of World War II.

Among the evidence Friedrich presents that *Hitler is alive:*

- The bodies of Hitler and Braun were never produced.
- The items introduced as evidence are only circumstantial — two of Hitler's hats, one pair of panties with the initials EB, and a few bones.
- The bloodstains found on the furniture in Hitler's quarters in the bunker were not of his blood type.
- The most important wit*nesses and the men closest* to Hitler have never been found.
- There are too many reports and sightings, eyewitness reports, and even evidence that the suicide attempt was a brilliantly successful, carefully staged scenario.

The researcher says Hitler and Braun were flown to Norway in one of the world's first jets. The pair then boarded a submarine and were delivered to a secret base in South America.

Friedrich claims Hitler's U-boat convoy engaged in a fierce battle with the British Navy and the Germans destroyed a British blockade with secret high-tech weaponry.

Wrote Friedrich: "It would seem that the secret

spc in such glowing terms only a few days previous, were now put to use for the first time in an actual battle situation.

"The result was one sole survivor from a British destroyer and it was from this, the captain, that the words were uttered, 'May God help me, may I never again encounter such a force.' The report of the captain was carried in El Mercurio, a Santiago, Chile newspaper."

HITLER TRICKED the world into believing he committed suicide.

counterfeit US dollars and British pounds to finance the construction of secret military bases in South America and UFO bases in Antarctica.

"Hitler had planned far ahead and at long range," according to Friedrich. *"Obviously guided by the* possible occupation and subsequent loss of Germany itself, he had cast around for land still available for colonization and found that Antarctica was, at that time, the only continent still unclaimed."

Added Friedrich: "The secret Nazi expeditionary force was headed by Kapitan Ritscher and took place in 1937-38. The force landed in the area of Queen *Maud Land and es*t'ablishe'd bases there. Over 11,000 photographs were taken for mapping purposes."

Incredibly, the researcher says the US and Soviet governments have known about the secret Nazi UFO bases for more than 40 years, but have covered up the truth because they do not know how to deal with it.

Friedrich claims Nazi *spacecraft could have be*come sophisticated thanks to extraterrestrials who befriended the Nazis while they were hiding in Antarctica.

Writes the researcher: "Did Hitler's scientists perform their m racle alone, unaided, or did flying saucer people, perhaps visitors from other galaxies give them a helping hand because they had mastered the new technol*ogy and consequently* spoke the same or at least similar technological lan-

Friedrich believes Hitler's so-called "Last Battalion" will spring into action with a worldwide economic collapse. Then the saucer Nazis will invade strategic ... ry areas and rule the

— GEORGE GLIDDEN

US-Millionen-Dollar-Papier

BRECHEN SIE DAS SCHWEIGEN!

Wiedergabe der Bedeutung:

Das UFO-Rätsel ist gelöst!

- Des Rätsels Lösung ist längst gefunden: Bei den „Außerirdischen" handelt es sich um Nationalsozialisten, die ein neues, 4. Reich gründen wollen.

- Die Regierungen der Welt sind darüber gut informiert, aber auch völlig verängstigt, sagt ein führender Forscher.

- Laut Christoph Friedrich, Autor von „UFOs; Geheimwaffen der Nazis?", Samizdat Publishing, Toronto, Kanada, baute das Deutsche Reich bereits 1940 eine kleine UFO-Flotte.

- Friedrich behauptet auch, dass deutsche UFO-Wissenschaftler mit ihren Maschinen, Prototypen und Testpiloten aus Deutschland verschwanden, als die alliierten Armeen näher kamen.

- Er behauptet und beweist, dass der „Selbstmord" von Adolf Hitler und Eva Braun nur erfunden und dazu bestimmt, den Feind zu täuschen. Daher konnten keine Leichen gefunden werden und die alliierten „Beweise" waren lediglich Indizien ohne Wert.

- Stattdessen reiste Adolf Hitler mit einem der ersten Düsenflugzeuge der Welt nach Norwegen und von dort in einem U-Boot zu einer geheimen Basis in Südamerika.

- Auf dem Weg dorthin, noch immer im Nordatlantik, wurde Hitlers U-Bootflotte (ca. 120 Boote; Anfang Mai 1945) von einer britischen Marineeinheit aufgespürt, die Briten jedoch mit neuen, geheimen Hightech-Waffen vollständig vernichtet. Der einzige Überlebende, der Kapitän eines britischen Zerstörers, erklärte hinterher: „Gott bewahre mich davor, jemals wieder mit dieser Macht in Konflikt zu geraten."

- Es scheint, dass die Geheimwaffen, die Goebbels noch wenige Tage zuvor in seinen Propagandareden erwähnt hatte, hier erstmals im Kampf eingesetzt wurden.

- Friedrich behauptet, dass Hitlers Agenten gefälschte US-Dollar und britische Pfundnoten verwendeten, um die geheimen Militärstützpunkte in Südamerika und die UFO-Stützpunkte in der Antarktis zu errichten.

- Hitler plante vorausschauend und nahm unter anderem herrenloses Land in der Antarktis in Besitz. Die deutsche Expedition fand 1938/39 unter Kapitän Ritscher statt. Sie landete im Gebiet von Königin-Maud-Land und errichtete dort Stützpunkte.

- Die amerikanische und die sowjetische Regierung wussten von den geheimen deutschen Sie haben 40 Jahre lang UFO-Basen besichtigt, aber die Fakten verschwiegen.

- Friedrich glaubt, dass Hitlers sogenanntes „Letztes Bataillon“ im Falle eines globalen wirtschaftlichen Zusammenbruchs in Aktion treten wird. Dann werden die fliegenden Untertassen der Nazis strategisch wichtige Gebiete übernehmen und die Welt beherrschen.

Letzter Versuch der Besatzer?
Wurde nun in einem Geheimpakt das seit Jahrzehnten bestehende alliierte Bündnis gegen Deutschland zu einem noch engeren Militärbündnis ausgebaut? Werden die USA und die UdSSR nun auch zu Lande, zu Wasser und in der Luft gegen die reichsdeutsche Flugscheibenmacht eng zusammenarbeiten?

Deutsche Übersetzung:

USA und Russland fordern Bündelung der Kräfte

gegen UFO-Angriff

Die letzte Sichtung eines gigantischen Raumschiffs veranlasste Ronald Reagan, ein Abkommen mit der Kreml-Herrscherschaft zu unterzeichnen.

In einem **streng geheimen Pakt,** der geheimer war als die Atombombe oder die Invasion in der Normandie, beschlossen Präsident Ronald Reagan und der sowjetische Parteichef Gorbatschow, ihre Streitkräfte zu bündeln, um den Planeten Erde gegen Angriffe **feindlicher Raumschiffe zu verteidigen.**

Die Glaubwürdigkeit des gegenseitigen Verteidigungsbündnisses wurde durch ein hochklassiges, kurzes Militärdokument bestätigt, das über einen durchgesickerten Kanal im Kreml an einen westlichen Journalisten gelangte.

Das gegenseitige Verteidigungsbündnis verpflichtet sowohl die USA als auch die Sowjetunion, alle ihre Atomraketen, Spionageflugzeuge und bemannten und unbemannten Raumfahrzeuge – einschließlich Shuttles – in einer universellen Operation zur Abwehr feindlicher Angreifer aus dem Weltraum zu vereinen.

Der erstaunliche Pakt wurde unterzeichnet, besiegelt und Reagan und Gorbatschow übergeben, nur drei Tage nachdem Radarkontrollzentren in Alaska bestätigt hatten, dass sich im vergangenen November ein monströses UFO einem japanischen Passagierflugzeug Nr. 747 genähert hatte. Dieses UFO – größer als zwei Flugzeugträger – war nur eine von Hunderten von UFO-Sichtungen, die seit Oktober 1986 aus diesem Land gemeldet wurden.
Wir sind der festen Überzeugung, dass hier eine gewisse Übung stattfindet, die uns zeigt, wozu Raumschiffe aus dem Weltall fähig sind, heißt es in der kurzen schriftlichen Mitteilung.
Es liegen außerdem bestimmte Informationen unserer Geheimagenten vor, dass einige der feindlichen Raumschiffe auf sowjetischem Gebiet gelandet sind.

Angesichts dieser bestätigten Berichte sehen sich die Sowjetunion und die Vereinigten Staaten von Amerika gezwungen, unverzüglich Schritte zu unternehmen und ihre militärischen Kräfte zu vereinen, um die Erde im Falle eines Angriffs feindlicher Kräfte aus dem Weltraum zu verteidigen.

Das Papier sieht die **Mobilisierung konventioneller Luft-, See- und Landstreitkräfte** sowie die sofortige **Stationierung russischer und amerikanischer Atom-U-Boote vor.**

Bootfahren.

Von noch größerer Bedeutung ist jedoch die Einsatzbereitschaft der bereits die Erde umkreisenden Militärsatelliten, die ihre Laser-Kampfstrahlen auf angreifende Raumfahrzeuge richten können, während sich diese noch im Weltraum befinden.

Alle waren alarmiert, dass Präsident Reagans Star Wars-Initiative eine Bedrohung für den Weltfrieden darstellte.

Doch ein Angriff feindlicher Raumschiffe auf die Erde würde einen globalen Holocaust auslösen, den sich niemand vorstellen könne, sagte ein Pentagon-Mitglied.
„Ich erinnere mich, dass Präsident Reagan 1980 sagte", erwähnt der Pentagon-Sprecher, „dass wir die Generation sind, die Armageddon erleben wird."
Doch dieser Pakt mit den Sowjets könnte die Rettung der Erde bedeuten. (Anm. HUGIN: Ein großer Irrtum dieser ‚Herren', denn das bevorstehende ‚Jüngste Gericht' richtet sich – um es mit den Worten der Bibel auszudrücken – gegen diese ‚satanischen Mächte', die heute die Welt beherrschen.)

Deutsche Übersetzung von:

„Weekly World News", USA – 14. April 1987 – Mickey McGuire und Vladimir Chienko.

Diesem 'supergeheimen Pakt' zwischen den beiden Supermächten ging der Bericht in der amerikanischen Presse voraus, den wir hier noch einmal aus der Berliner 'taz' vom 17. Februar 1987 zitieren: 'Bei dem Treffen in Genf äußerte der Präsident der USA die Idee, dass die Vereinigten Staaten und die Sowjetunion - falls die Erde von einer Invasion Außerirdischer bedroht wäre - sich zusammenschließen würden, um diesen Angriff abzuwehren.' (Vgl. auch den Bericht in der 'New York Post' vom 4. Dezember 1985, wiedergegeben in der HUGIN-Publikation: 'Deutschland; Warum besetzt; Befreit durch was', S. 70)

Laut der 'Weekly World News' wurde dieser geheime Pakt kurz nach dem 'UFO'-Ereignis vom 17. November 1986 über Alaska geschlossen. Die lokale Presse berichtete über dieses bemerkenswerte Ereignis - ein Flugobjekt doppelt so groß wie ein Flugzeugträger - nur sehr kläglich (siehe Bericht in der 'Westdeutschen Allgemeinen Ztg.', Essen, vom 2. Januar 1987 auf Seite 92). Mit dem Hinweis auf 'Beaujolais an Bord' wird das zuvor geschilderte Ereignis allerdings sofort wieder ins Lächerliche gezogen!

Zu diesem Alaska-Ereignis liegen uns mittlerweile 76 Seiten fotokopiertes Material der US-Luftfahrtbehörde FAA vor, das in den USA auf einem Graumarkt kursiert und uns freundlicherweise von einem unserer Leser - einem in den USA lebenden Deutschen - zugesandt wurde. Während die FAA-Beamten allein zu diesem einen Ereignis vom 17. November 1986 bereits seitenlange Vernehmungsprotokolle zusammengetragen haben, wird die Weltöffentlichkeit über diese aufsehenerregenden Riesenraumschiffe weiterhin im Dunkeln gelassen.

In Anwesenheit zweier weiterer Beamter und eines japanischen Dolmetschers sagte FAA-Inspektor Richard O. Gordon verhörte am 2. Januar 1987 den japanischen Flugkapitän Kenju Terauchi von der 'Japan Air Line' (JAL). Das Verhörprotokoll umfasst 19 Seiten. Flugoffizier Takanori Tamefuji wurde am 5. Januar 1987 von FAA-Inspektor Peter E. Beckner verhört; Transkript: 23 Seiten. Am 15.1.87 verhörte Beckner auch den Flugingenieur Yoshio Tsukuba zu dem Vorfall, der auch von den amerikanischen Radarstationen in Alaska beobachtet wurde. Das Protokoll umfasst 5 Seiten. Die Transkripte sind von 'Gordon', 'Beckner' unterschrieben und sogar die Dolmetscherin Sayoko Mimoto hat unterschrieben.

Folgendes wäre vielleicht von Interesse:
Während der 32-minütigen Eskorte durch das riesige

Das Flugzeug war teilweise Funkstörungen, teilweise merkwürdige Geräusche über Funk. FAA-Inspektor Gordon stellt nun Terauchi die Frage: ‚Haben Sie gesagt, diese seien der deutschen Sprache ähnlich? Was für eine Frage, wenn die ‚UFOs' aus dem Weltall kommen und von ‚Außerirdischen' bemannt sein sollen. Hier fragt Gordon nach deutsch klingenden Geräuschen; nanu?!

Kommen wir noch einmal auf den oben genannten **streng geheimen Pakt zurück.** Wenn dieser kurz nach dem Alaska-Zwischenfall, also im November 1986, geschlossen wurde, dann wusste Reagan mit seiner Aussage Anfang Dezember 1985 ganz genau, wovon er sprach, nämlich von diesem Pakt, der sicherlich bereits in Vorbereitung war.

Wie man sieht, ergänzen sich beide Berichte perfekt. Berücksichtigt man zudem das jüngste Treffen zwischen Reagan und Gorbatschow im Weißen Haus in Washington Anfang Dezember 1987, bei dem ersterer letzterem mit den Worten „Sag Ron zu mir" seine Freundschaft anbot, dann kann es kaum noch Zweifel daran geben, dass es tatsächlich zu einem streng geheimen Pakt kam. Dass es bei diesem Treffen nicht um Mittelstreckenraketen ging, wie offiziell verkündet, denn diese sind ohnehin nicht funktionsfähig, dürfte jedem aufmerksamen politischen Beobachter mittlerweile klar sein. Vielmehr könnte diese Geste der Freundschaft ein geheimes, aber deutliches Signal für eine noch engere Zusammenarbeit symbolisieren.

Reagans Aussagen über das gemeinsame Vorgehen gegen die 'Feinde aus dem All', der 'supergeheime Pakt' und die enge Freundschaft im Weißen Haus zeigen jedenfalls, dass der jahrzehntelang propagandistisch hochgespielte Ost-West-Antagonismus ein gewaltiger Schwindel war, um die jahrzehntelange Aufrüstung des Ostens und des Westens irgendwie plausibel zu rechtfertigen: der Westen aus Angst vor dem bolschewistischen Osten und dieser aus Angst vor dem kapitalistischen Westen. In Wahrheit rüsteten die beiden siamesischen Zwillinge auf und ab, um im Notfall gegen die reichsdeutsche Flugscheiben-Truppe gewappnet zu sein!!!

Während in den 1970er und frühen 1980er Jahren noch die Gefahr eines Atomkriegs dramatisch hochgespielt wurde, der zu einem totalen Vernichtungskrieg gegen Europa und möglichst nur gegen Deutschland führen sollte, ist in den letzten beiden Jahren eine neue, veränderte Situation entstanden.
Die Kroaten sprechen zunehmend über den Abzug ihrer Truppen aus Europa, aus Deutschland
- und sind sich dessen zum Teil bereits bewusst - sowie der nuklearen und konventionellen Abrüstung.

Es ist die Rede von einer Null-, Null/Null- (also Latrinen-Lösung) und Dreifach-Null-Lösung. In allen besetzten Teilen Deutschlands werden Kasernen geräumt, das amerikanische Hauptquartier wurde schon vor Jahren aus Deutschland nach England verlegt. Die Sowjets wollen mit ihren Kriegsschiffen das Mittelmeer räumen und sich aus Afghanistan zurückziehen. Die Amerikaner müssen Spanien räumen und ihre längste Landebahn Europas, in Torreon, aufgeben.

Wenn das alles nicht ein großer Bluff im letzten Moment ist, dann ist das bisher nie gekannte „friedliche Verhalten" der Großmächte geradezu meuterischer Natur. Die großen Brüder, einst besessen vom Wahn der atomaren Massenvernichtung, haben nicht Milliarden für Rüstung ausgegeben, um im Handumdrehen abzurüsten. Sie werden unter Druck von OBEN stehen!
Könnte ihre neue Strategie etwa so aussehen? Europa abschotten, sich auf das eigene Territorium zurückziehen und von dort aus eine gemeinsame Verteidigung mit Luft-, See- und Landstreitkräften anstreben? Behalten wir die Entwicklungen im Auge.

Schon in den 1960er Jahren war politischen Kennern dies klar: Die
UFOs sind die Revolution mit mehr Durchhaltevermögen!

Welche Umwege oder Maßnahmen unsere Besatzer auch versuchen mögen, über eine Tatsache kann es keinen Zweifel geben:

AM ENDE WIRD DIE REICHSDEUTSCHE FLUGSCHEIBENMACHT GEWINNEN!

Aiiszügu von rJen Ve rhorprot okDl lan of theRunfies 1uf t lall' tfiiln1s t erÿ. . dsr USA , bez0g 1 ÿ éh
Hor ' Ui-C' -Deöbach tune tibor Alaska övrrÙ d i u J apanl sche £ rachtmaschlne:.

REtORD óÿ ÿ ë VTTH 'JAL't .ü#

Richard Gordon, Manager, FSDO-63
Kenju Terauchi, Captain, JAL
Frank Fujii, Interpretor, JAL
Sayoko Mimoto, FAA Airways Facilities

Seite 1

On January 2, 1987, Inspector Richard O. Gordon, FSDO-63, and Japanese
.lotÿrportor %zoKo hí-onto, .FÃÆ Please 2,aoiliiigÿ, inte"-ÿegeŒ ÿAÿÿ
Captain Kenju Terauchi at JAL Operations, Anchorage, Alaska. The interview
was conducted for the purpose of gathering first-hand witness testimony with
regard to a sighting on November 17, 1986, by Captain Terauchi and his crew of
.ü rlO " 1fied Iíyi "e'ob)ÿt*. Tte foiÿ win '*e(C ia.a ' -cord .ol'tke
interview:

Think what I'm going to . . .

F. Fujii — Now how about communications, naviagion, or interferring of any sort . . .?

K. Terauchi — TU° u) œ ll "Jir zåfk near ti 'èie, 'so eh all the x" :YJ rransmit'o, (uninteilisibl0) *ifb' h'aoóe."" s0t 8 liie ao r'1 "J
of . . . like ah, jamming.
Some kind of interference?

R. Gordon — Interference.

ich. tgr*uch1 — On the VHF?

Seite 8, unten

R. Gordon

K. Terauchi — Yes then this one leave for mothership . . .

R. Gordon — Ah ha

K. Terauchi — Back to normal(?)

R. Gordon — Okay, did you say it's like German talking uh?

K. Terauchi — Yeah, yeah, yeah.

R. Gordon — Okay

Seite 9, oben

Kapitän Kenji Terauchi bezeugt vor seinem Flugzeug durch diese Zeichnung sein gegenüber-sches UFO-Erlebnis

S. Mimoto — Vis:tt'e sound liko .speailu¿ ,n'$e--. oder..juaC jaøeinø aoïsc?

k. Te'raucbi — It was just noise, sounded zaa, zaa

A. G¢rdon — Oh just noise . . . Okay, okay I misunderstood you, I'm glad you

S. Mimoto — (unintelligible)

R. Gordon — Okay, fine just so we know if someone asks us that question we can answer. Very good. Well I have a lot better understanding of what transpired then what we got out of a bunch of people when
'vè tal%€i' anl Ix:w::. t° "hanW)ou to]\e .o" -gun time: ' wirklich
.sppwecig:e a:..

Seite 19

Richard O. Gordon
MGR AL-FSDO-63

InSR£C1I0H AHD. SLtkYEtLLANCE- AUFZEICHNUNG

J.A.L. B-747 CARGO FLT 1628 FROM ICELAND TO

JAL FLT which the CAPT. HAD STATED HE WAS being
followed or shado
I observed The A/c
NO OTHER A/C WAS N
INTL Ramp Area. I
of TWO (F/O & F/E) The CAPT. STATED THAT THIS WAS
The 1ST Time Anything like this had happened to him
the Canadian
Appeared 5 to
NM in front of the A/c it had lights 4 or 5 in
see drawings) a he said it was bigger
they were (B-747). object wou
to the CAPT side of the A/c (LEFT) Never the other sid
Right). He referred to the dark side.- After passing
the FAI Area he requested to fly p

" , , M O -- , -V-

-%'Ich'-'-'"f &-. P.- woo-aa
f/P-' zl;J g ", .i', t.,. ,." 4x c@ - i'-**.wr.<','wi.wv",

'A" gAL f1I0ht 'engin'emr, Yonh*o Tautuba, as iwterv*#wpd von petu'e
B*G8n- oC FAO am 1. Januar 1988; I78T, durch ein ihterpcetec,
Sayoko Mimoto, regarding to the UFO which had been sighted on the
i?Ch o* 'Havemécr, U66, 'br Kapitän lecaurhi.

Beckner: Describe what you saw.

Teukuoa* Darf ich vn Jupanese2 sprechen ?

Seite 1

Tsukuba: Das erste Mal , dass wir durch diese Welt gegangen sind . vindo , ut
the 11 o'clock position. It looked larger than
Navigationsrechte . Ich möchte wissen , wie viele es sind

Peter E. Beckner
A.S.I.

Sayoko D. Mimoto
Interpreter

GEHEIME WUNDERWAFFEN

Fliegende Untertassen, UFOs, Außerirdische, grüne Männchen sind Wortschöpfungen und gezielte Ablenkungsmanöver der alliierten Mächte und ihrer Medien in Ost und West.

Fakt ist: Flugscheiben, Flugkreisel und Feuerbälle wurden schon vor 1945 in streng geheimen deutschen Werkstätten entwickelt und gebaut. Belegt durch BRD-Presseberichte von 1950-1957 und Bundeswehr-Nachschlagewerke etc.Quellen.

Diese sogenannten Wunderwaffen fielen **nicht** in die Hände des Feindes, wie damals fälschlicherweise behauptet oder angenommen wurde.

In den letzten beiden Kriegsjahren wurden teils durch das 'Geheimgeschwader KG 200', teils mit riesigen Transport-U-Booten und Flugscheiben Menschen und Material in abgelegene, dafür hergerichtete deutsche Sperrgebiete in Übersee transportiert, die dank Supertechnik nicht mehr angreifbar waren. Bis zu 26.000 Quadratkilometer Sperrgebiete wurden gemeldet. Bis in die 50er Jahre wurden noch Deutsche beiderlei Geschlechts auf organisierten Fluchtrouten bzw. Absetzrouten transportiert. Die immer wieder weltweit auftretenden 'UFO'-Sichtungen lassen sich eindeutig und fast lückenlos auf diese Zusammenhänge zurückführen!

Auf einer höheren physikalischen Ebene wurden revolutionäre Antriebs- und Waffentechnologien entwickelt.

Diese scheinbar fantastischen Tatsachen können heute ans Licht kommen, auch wenn die Medien sie – zumindest im Gesamtkontext – immer noch verschweigen!

BERSERKER

